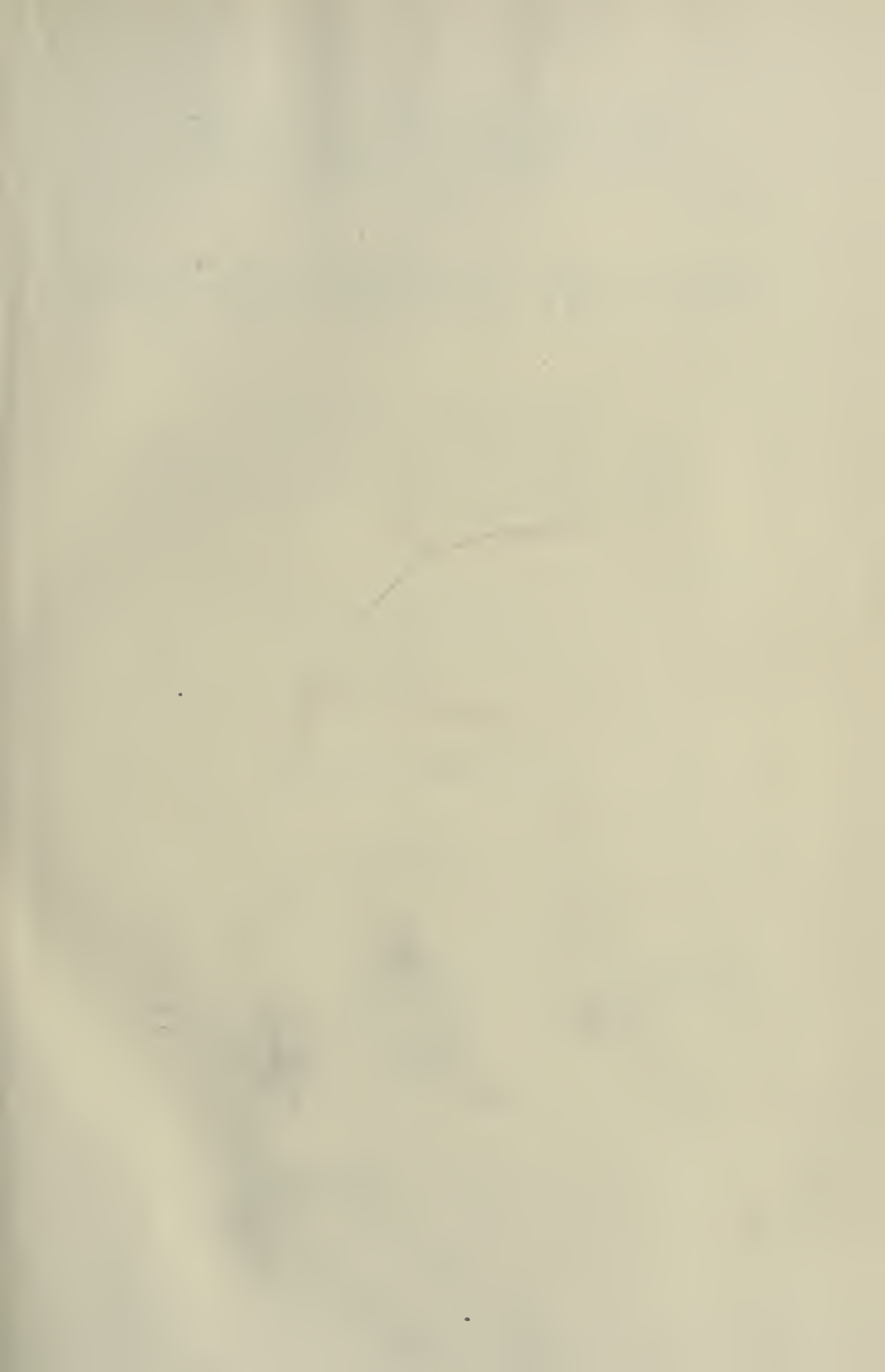
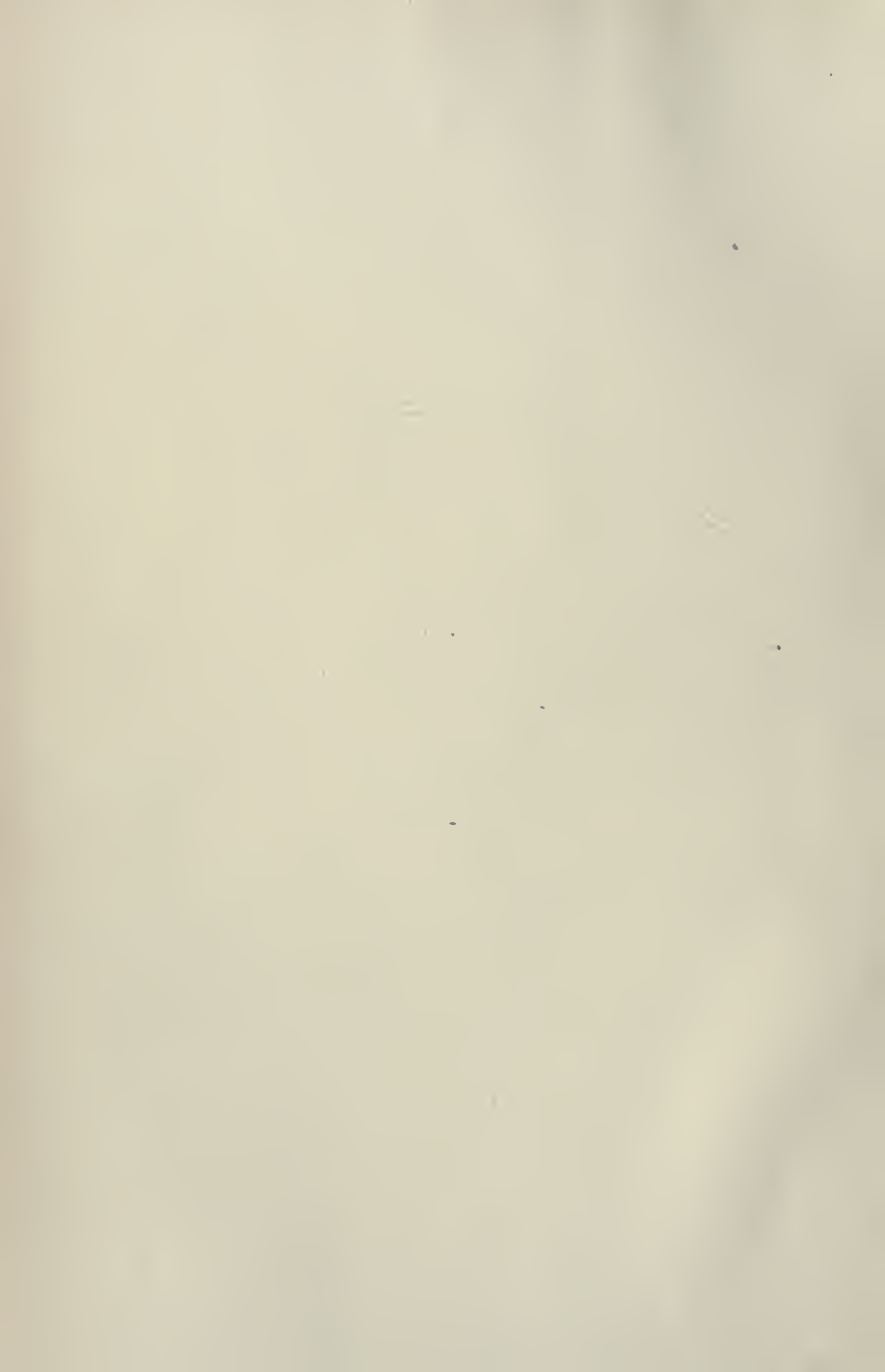








DIE BLÜTEZEIT

DER

DEUTSCHEN HANSE

HANSISCHE GESCHICHTE
VON DER ZWEITEN HÄLFTE DES XIV. BIS ZUM
LETZTEN VIERTEL DES XV. JAHRHUNDERTS

VON

Dr. E. DAENELL

UNIVERSITÄTSPROFESSOR IN KIEL

GEKRÖNTE PREISSCHRIFT

I. BAND



BERLIN
DRUCK UND VERLAG VON GEORG REIMER
1905

Motto:

Gii heren mogen mercken, wert de coppmann bedorffen, dar vorlost nymant mehr an, dan gy heren van den steden, want gy sind de coppmann.

(Das hansische Kontor, d. Z. zu Deventer, 1452 an Danzig.)

MEINER LIEBEN FRAU

(zum 27. Oktober)



VORWORT.

Dem Pfingsten 1896 von der historischen Gesellschaft des Künstlervereins in Bremen erlassenen Preisausschreiben für eine Darstellung der Geschichte der deutschen Hanse vom Stralsunder Frieden 1370 bis zum Utrechter Frieden 1474[1]) verdankt die vorliegende Arbeit die unmittelbare Anregung. Sie lag den Preisrichtern, den Herren Staatsarchivar Dr. von Bippen und Professor Dr. Dünzelmann-Bremen, Geh. Justizrat Professor Dr. Frensdorff-Göttingen, Stadtarchivar Dr. Koppmann-Rostock und Professor Dr. Freiherrn von der Ropp-Marburg, nur etwa zu einem Drittel ausgearbeitet vor und fand ihre Billigung Pfingsten 1901.[2])

Umstände persönlicher wie sachlicher Natur haben dann um vier Jahre die endgültige Fertigstellung der Arbeit verzögert. Doch dürfte für sie, wenngleich ein wesentlicher Grund der Verzögerung, das Erscheinen der Bände V und VIII (1899), IX (1902), VI (1905) des hansischen Urkundenbuchs von großem Vorteil gewesen sein. Denn der mannigfaltige, sehr wertvolle, zum Teil erdrückend reiche Inhalt derselben gehört vollständig in den zeitlichen Rahmen der Darstellung hinein.

---

[1]) Vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. XXXVf.

[2]) Vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. IX—XI.

Den in dem Preisausschreiben wie in dem Urteil von den Herren Preisrichtern ausgesprochenen Wünschen habe ich mich möglichst bemüht nachzukommen. Hinsichtlich des Umfanges ist mir dies nicht möglich gewesen. Ich habe deshalb statt eines übermäßig starken die Verteilung der Darstellung auf zwei handliche Bände vorgenommen.

Die eingehende Betrachtung, die ich besonders drei Dingen gewidmet habe, der hansischen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik, dem Verhältnis der Hanse zum westlichen Europa und dem kommerziellen Aufschwung der Holländer, ist, wie ich hoffe, gerechtfertigt. Denn Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse sind die Träger ihres Seehandels, ihrer Größe. In den Beziehungen der Hanse zu den westeuropäischen Mächten beruht ihre Weltstellung. Und die Holländer sind die einzigen, die schon in diesem Zeitraum einen wirklich gefahrdrohenden Wettbewerb für die Hanse entwickeln, von dem sie in den folgenden Zeiten allmählich überwältigt worden ist.

Gern danke ich auch an dieser Stelle Herrn Professor Dr. Kunze, Stadtbibliothekar in meiner Heimat Stettin, für die freundlichst mir ermöglichte Benutzung der Druckbogen zum 6. Band des hansischen Urkundenbuchs, Herrn Dr. de Gruyter, Inhaber der Firma Georg Reimer, für das stets bereitwillige Entgegenkommen gegen meine Wünsche, sowie derjenigen, der die Arbeit gewidmet, für viele im Verlauf ihrer Entstehung getreulich und gern mitgetragene Mühe.

D. Z. London, Oktober 1905.

Daenell.

INHALTSVERZEICHNIS

DES ERSTEN BANDES.

Seite

Erstes Buch. Die Hanse von der Erwerbung der großen Auslandsprivilegien bis zum ersten allgemeinen Statut c. 1356 bis 1418 . . . . 1—197

I. Die Entstehung der Hanse 1356—1377 . . . . 3—56

1. Einleitung. Veränderte Stellung des Ostseegebiets seit dem 12. Jahrhundert. Vorherrschaft der niederdeutschen Kaufleute im Handel und Verkehr des nördlichen Europa. Bedeutung Lübecks. Die deutsche Kaufmannschaft und das Ausland in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts . . . . 3—13

2. Die Hansestädte und Flandern. Bedeutung Flanderns und besonders Brügges für Handel und Verkehr in Europa. Fremde Kaufleute dort. Tuchindustrie und Maklergeschäft der Fläminger. Abhängigkeit von der Getreidezufuhr des Auslandes, besonders der deutschen Ostseeküsten, sowie von der Wollzufuhr Englands. Unterordnung der Niederlassung der deutschen Kaufleute zu Brügge unter die Gesamtheit ihrer heimischen Städte 1356. Verkehrssperre dieser gegen Flandern. Friedensschluß 1360. Garantierung der hansischen Privilegien durch den Landesherrn und die Städte Flanderns . . . . 13—23

3. Die Hansestädte und der Norden. Ausfuhr- und Einfuhrartikel des skandinavischen Nordens. Deutsche Einwanderung in die Verkehrsplätze des Nordens seit dem 12. Jahrhundert. Stellung der dort angesessenen Deutschen in denselben. Eigenhandel der Skandinavier. Deutsche Handelsfaktoreien im Norden. Der deutsche Handel und Norwegen. Die Niederlassung der deutschen Kaufleute und die deutschen Handwerker in Bergen. Bedeutung Schonens, Heringsfang und Messe. Anteil der verschiedenen niederdeutschen Städtegruppen am Handel mit dem Norden. Wichtigkeit dieses nordischen Handelsgebiets für die Bevölkerung der wendischen Städte. Der Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag und seine Politik. Sein Zerwürfnis mit den deutschen Seestädten. Unglücklicher Verlauf ihres Krieges gegen ihn 1362 . . . . 23—35

Seite

4. Weitere Festigung der Verbindung der Städte. Die Unterordnung der auswärtigen Niederlassungen unter die Leitung der Städte. Die ersten hansischen Statuten 1366 . . . . 35—38

5. Die Erwerbung der Privilegien in Dänemark und Norwegen. Versuche einer Konföderation. Politik der wendischen Städte. Die Konföderation zu Köln 1367. Bündnisse mit Fürsten. Haltung der Binnenstädte. Der Krieg 1368/9. Der Friede zu Stralsund 1370. Die Städte im Pfandbesitz der vier schonischen Sundschlösser. Politik Waldemar Atterdags in seinen letzten Lebensjahren. Der dänische Thronstreit und die Haltung der Hansestädte. Die Privilegien von 1376 . . . . 38—46

6. Die Hansestädte und England. Handelsartikel Englands. Der englische Kaufmannsstand und die Fremden, insbesondere die Hansen. Die Unterordnung des Kontors zu London unter die Leitung der Hanse 1375. Auch in England die Wahrnehmung der hansischen Rechte fortan Aufgabe der Hanse . . . . 46—50

7. Die neue Hanse der Städte. Grundlegende Bedeutung der beiden Jahrzehnte 1356—1377 für die Hanse. Lockerheit der Verbindung, Teilnahme an den Privilegien, Unklarheiten in der Zugehörigkeit zur Hanse. Hansische Urteile über ihre Privilegien. Die Aufgaben der Hanse. Die Stellung der wendischen Städte, insbesondere Lübecks, in der Hanse . . . . 50—56

II. Die Hanse und das Ausland von 1377—1418 . . . . . 57—197

1. Die Hanse und England. Stellung und Organisation der hansischen Kaufmannschaft in London und ganz England. Veränderungen in der Haltung der englischen Städte und Kaufmannschaft gegen die Hansen. Der englische Handelsstand will den Außenhandel seines Landes in seine Hände bringen. Das Haus der Gemeinen und die englische Handelspolitik. Zurückdrängung des englischen Handels in Norwegen und Schonen durch die Hanse. Der Aufschwung der englischen Tuchindustrie und das Vordringen der Merchant Adventurers ins Ostseegebiet. Stralsund und besonders Danzig die Hauptstätten ihres Verkehrs. Beschränkende Maßregeln gegen den Platzhandel der Engländer und Schotten dort. Der Versuch einer Navigationsakte und einer Beschränkung des hansischen Handels in England schlägt fehl. Schwäche und Finanznot der englischen Regierung. Schädigungen der Hansen und Gegenmaßregeln des preußischen Ordens und der wendischen Städte. Die Verträge von 1388. Festere Organisation der Merchant Adventurers. Englische Getreideeinfuhr nach der Ostsee bei Teuerungen. Steigende englische Tucheinfuhr dorthin. Allgemeiner Aufschwung des englischen Ostseehandels. Schlechte Behandlung der Hansen in England, Gewalttaten gegen sie auf See. Vorgehen des Ordens 1404 im Zusammenhang mit der dänisch-englischen Verbindung und seiner eigenen Verwickelung mit Dänemark. Die wendischen Städte schließen sich an. Mangelnde

Seite

Einigkeit innerhalb der Hanse. Der Vertrag im Haag 1407 eine Niederlage der Hanse infolge der Verständigung zwischen England und Preußen. Die englische Tuchindustrie und die Merchant Adventurers. Stimmung in der Hanse gegen die Engländer . . . . 57—76

2. Die Hanse und Flandern. Höhepunkt der wirtschaftlichen Blüte Flanderns. Der Aufstand in Flandern seit 1379, Schlacht bei Roosebeke. Wirkungen des Kampfes auf den Handel. Vergebliche Verhandlungen der Hanse zum Schutz ihrer Kaufleute und Privilegien mit der flandrischen Regierung. Entgegenkommen des Grafen von Holland. Verkehrsverbot gegen Flandern, Mecheln und Antwerpen, Verlegung der hansischen Niederlassung von Brügge nach Dordrecht 1388. Stellung des Ordens und seiner Städte. Einlenken Flanderns gegenüber der Hanse. Der Vertrag zu Hamburg 1391. Die Minderung der Selbständigkeit der flandrischen Städte gegenüber der neuen burgundischen Landesherrschaft. Rückkehr der Hansen nach Brügge. Holland zieht die der Hanse 1389 verliehenen Privilegien zurück . . 76—88

3. Der deutsche Handel mit Polen, Litauen und Rußland. Das östliche Handelsgebiet der Hansen und seine Artikel, die hansische Einfuhr nach dem Osten. Die Handelsbeziehungen des Ostens. Bedeutung Lembergs. Berührung zwischen dem hansischen und italienischen Handel auch hier. Verfall dieser Beziehungen und des Handels in Lemberg. Das kommerzielle Verhältnis zwischen Preußen und Polen. Stellung Thorns. Verbot des Gästehandels in Krakau und Ausbildung des Krakauer Stapelrechts. Verkehrssperre des Ordens gegen Polen. Versuche Polens c. 1360 und 1390, die wendischen Städte zum direkten Handel heranzuziehen, neue Handelswege zwischen Polen und der wendisch-pommerschen Küste herzustellen. Anfänge des Thorner Stapelrechts 1403. Der Krakauer Stapelzwang vernichtet den preußischen Handel mit Ungarn und Ruthenien. König Sigmunds Plan der Herstellung einer Handelsverbindung der Hanse mit den Genuesen von Preußen aus zum Schwarzen Meer. — Beginn eines geregelten Verkehrs zwischen Preußen und Litauen. Der Vertrag zwischen dem Orden und Großfürst Witold auf dem Sallinwerder 1398. Stellung Kownos. Gründung einer hansischen Niederlassung dort. Handelsinteressen Danzigs in Litauen. — Der Handel Rigas im Dünagebiet und die hansische Niederlassung in Polozk. Der Vertrag zwischen Riga und Großfürst Witold zu Kopussa 1406. — Slawische Kaufleute in den östlichen Hansestädten. Ihre Verdrängung aus dem überseeischen Verkehr. Die überseeischen hansischen Kaufleute dort. Ihre Verdrängung aus dem binnenländischen Verkehr. — Die kommerzielle Stellung Nowgorods. Die deutsche Kaufmannschaft dort. Wisby, Lübeck, die livländischen und preußischen Städte und die Leitung des Kontors. Verbot des Ordenshandels. Monopol des preußischen Verkehrs zwischen Nowgorod und dem Westen. Die Lage des hansischen Handels in Nowgorod. Die

Seite

Handelssperre 1388—1392. Der Friede. Wert Nowgorods für den überseeisch-lübischen Handel . . . . 89—107

4. Die Hanse und der skandinavische Norden von 1376—1412. Art der Politik Lübecks. Mecklenburg und Dänemark. Margrethe seit 1380 auch Königin von Norwegen. Die Hansestädte, der dänische Seeraub und die Königin. Die Rückgabe der schonischen Schlösser 1385. Ziele und Ergebnisse ihrer Verwaltung. Die Hanse auf Schonen. Politik Margrethes. Dänemark und Holstein 1386. Die Mecklenburger in Schweden. Krieg mit Margrethe. Schlacht bei Aasle 1389. Fortsetzung des Kampfes durch Mecklenburg. Belagerung Stockholms durch Margrethe. Die Vitalienbrüder. Stellung Rostocks und Wismars. Zurückhaltung der Hansestädte. Schädigungen des Seeverkehrs. Allgemeine volkswirtschaftliche Wirkungen des Krieges. — Das Eingreifen der Hansestädte in den Krieg 1393. Gründe, warum so spät. Die hansischen Privilegien in Norwegen seit 1380, in Dänemark seit 1387, nun auch in Schweden unbestätigt. Politische Absichten des Ordens. Stellung seiner Städte. Der Vertrag zu Lindholm 1395. Die Ostseestädte garantieren die Ausführung seiner Bestimmungen durch die Inpfandnahme Stockholms. Seebefriedungen der Städte gegen die Vitalienbrüder. — Margrethes Politik im Norden. Vertrag der Reiche zu Kalmar 1397. Die Haltung der Ostseemächte dazu. Mecklenburg und die Vitalienbrüder auf Gotland. Seebefriedung des Ordens 1397, Besetzung Gotlands 1398. Auslieferung Stockholms durch die Städte an Margrethe und Bestätigung ihrer Privilegien im Norden zu Helsingborg 1398. Beurteilung der Haltung der Städte, insbesondere Lübecks, in den politischen Fragen der letzten zwei Jahrzehnte. — Streit zwischen Margrethe und dem Orden über Gotland. Die Haltung Mecklenburgs und die Bündnisse der wendischen Städte 1399 und 1402. Aufhören des Seeraubes in der Ostsee. Die Auslieferung Gotlands an Margrethe 1408 und die Hansestädte. — Margrethe und die Hanse nach 1398. Der Verkehr der Hansen am Sunde, in Norwegen. Die Hanse sucht in beiden Richtungen ein Monopol zu erreichen. Die wendischen Städte in Bergen. Münz- und Strandrechtspolitik Margrethes. Urteil über die Lage des hansischen Handels im Norden zu ihrer Zeit . . . . 108—157

5. Die Hanse im Jahrzehnt des Verfassungskampfes in Lübeck und ihre Wiederaufrichtung 1408—1418. Rückblick auf die letzten 30 Jahre der hansischen Tätigkeit. Aufschwung des Handels, Lübeck, Stralsund usw. Gemeinschaftsgefühl und Sonderungstrieb innerhalb der Hanse. Das Bundesleben und Lübeck. Die revolutionären Bewegungen in deutschen Städten. Die Gemeinde und der Rat in Lübeck. Sturz des Rates. Ereignisse in Wismar, Rostock und Hamburg. Aufsehen in der Hanse, Wirkung auf das Bundesleben. Der Kampf zwischen dem alten und neuen Rat und

Seite

die Haltung der deutschen Herrscher. — Veränderungen in der Machtstellung des deutschen Ordens. Beginnender Rückgang nach Winrich von Kniprode. Die Verbindung von Polen und Litauen. Politik Konrads von Jungingen. Kriegspartei im Orden. Schlacht bei Tannenberg 1410. Überraschende Wirkungen derselben auf das Verhalten der Ordensuntertanen und Gründe. Der Handel des Ordens und sein Verhältnis zum hansischen. Der Pfundzoll. Politische Haltung der preußischen Städte 1410. Friede zu Thorn. Vorgehen des Ordens gegen seine Städte. Der Orden und Polen in den nächsten Jahren. — Nachteile der Niederlage des Ordens für die Machtstellung der Hanse im Ausland. Stockung des Bundeslebens der Städte. Übergriffe des Auslandes gegen die Hansen. Vordringen der Engländer und Holländer im Ostseehandel. Der Ausgang des Verfassungskampfes in Lübeck und seinen Nachbarstädten. Neues Bündnis der wendischen Städtegruppe 1417. Die neugeeinte Hanse 1417 und 1418 und ihre Ziele. Die Hanse und König Sigmund. Die nordischen Angelegenheiten verhindern die energische Wahrung der hansischen Interessen im Westen . . . . 157—197

Zweites Buch. Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren. 1418—1474 (Fortsetzung in Band II) . . . . 199—474

Einleitendes. Die beiden Perioden innerhalb des ganzen Zeitraums. Einschnitt 1418. Zunehmende Abneigung gegen die nichthansischen Besucher der Ostsee. Richtungen und Aufgaben der hansischen Politik. Gepräge dieser Periode. Die Hansestädte und der Norden . . . . 201—204

I. Die Hanse, der Norden und Holland bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts . . . . 204—349

1. Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig. Dänemark und Holstein. Gereizte Stimmung der aufständischen Gemeinden der wendischen Städte gegen Dänemark, hemmt die Fortschritte der Dänen in Schleswig. Eingreifen König Erichs in den Verfassungsstreit in Lübeck. Gründe. Die Holsten und der Seeraub. Lübeck und Holstein. Bedenken dänischer Politiker gegen die Fortsetzung des Krieges um Schleswig. Der König und die wendischen Städte. Fortgang des dänisch-holsteinischen Krieges. Vermittelungsversuche der Städte. Abhängigkeit ihrer Politik von der dänenfeindlichen Stimmung ihrer Gemeinden. Ihre Politik bringt ihn um den endgiltigen Sieg über die Holsten. Wachsende Erbitterung des Königs gegen die Städte. König Erich, der Orden und die wendischen Städte. Gereiztheit dieser über mangelhafte Beobachtung ihrer Privilegien im Norden. Ihre Beschwerden. Strandrechts- und Münzpolitik des Königs. Höchste Spannung zwischen dem König und den Städten und Ausgleich. Bündnis zwischen

Seite

beiden 1423. Absichten der lübischen Politik, des Königs. Auslandsreise des Königs. Bündnis mit dem Orden. Lockerung der Verbindung zwischen diesem und den wendischen Städten. Münzvereinbarung zwischen Dänemark und den Städten. Tod und Charakteristik Jordan Pleskows. Zuspitzung des Verhältnisses zwischen Dänemark und Holstein, aber auch zwischen Dänemark und den wendischen Städten zum Kriege. Ausbruch des Krieges. Erwägungen über die Gründe der Städte. König Erichs Handelspolitik. — Bündnis der wendischen mit den sächsischen Städten. Abneigung der andern gegen ihre Kriegspolitik. Auslieger der Städte. Seemacht des Nordens. Flottenrüstung der Städte 1427. Niederlage im Sund. Wegnahme der Baiensalzflotte durch die Dänen. Einfluß des Krieges auf den Seeverkehr. Gang und Wege des Ostseeverkehrs. Gärung in den Städten wegen der schlechten Kriegführung. Umwälzungen in Wismar und Rostock. Falsche Rechnung des Königs. Flottenrüstung der Städte 1428. Belagerung von Kopenhagen. Seeverkehr 1428 und 1429. Tätigkeit der städtischen Auslieger. Bartholomäus Voet überfällt Bergen. Mißglückter Anschlag der Dänen auf Stralsund. Verhandlungen 1429. Der Sundzoll. Ungünstige allgemeine Lage der Hanse. Hansetag 1430. Abfall Rostocks und Stralsunds vom Bündnis. Vergebliche Verhandlungen der andern Städte mit Dänemark. Unverminderter Kriegseifer der Gemeinden. Bartholomäus Voet und der Seeverkehr 1430. Eroberung Flensburgs 1431. Verdrängung der Dänen aus ganz Schleswig. Verkehrsbewegung 1431. Stillstand zu Horsens 1432. Freigabe der Schiffahrt. Lage des Seeverkehrs in den folgenden Jahren. England und Dänemark. Die Hanse in Bergen. Der Aufstand der Schweden gegen die dänische Herrschaft macht Dänemark unschädlich. Der Friede zu Wordingborg 1435. Beurteilung desselben. — Wirkungen des Krieges auf den Norden, auf den west-östlichen Verkehr. Salzhandel. Reederei. Wirkungen des erzwungenen Verkehrs- und Handelsmonopols der wendischen Städte. Ausgaben Lübecks für den Krieg . . . . 204—261

2. Das Emporwachsen der holländischen Konkurrenz und die Hanse. Erstmalige Stellungnahme der Holländer in einem hansisch-nordischen Konflikt. Geographische Stellung Hollands. Gründe seiner langsamen kommerziellen Entwicklung. Verkehr der Fremden, besonders der Hansen, in Holland. Die innere Politik Herzog Albrechts. Vereinigung Hollands mit dem burgundischen Reich. — Kommerzieller und maritimer Aufschwung in Holland seit c. Mitte des 14. Jahrhunderts. Stellung Dordrechts. Die Lombarden in Holland. Handelsartikel Hollands. Bierbrauerei, Hamburger Bier. Tuchindustrie. Nordseehering. Zunahme und Richtungen der Schiffahrt, Bedeutung des Ostseeverkehrs für Holland. Charakter und Vorbilder der holländischen Betriebsamkeit. Erste

Seite

Verordnungen der Hanse zur Bekämpfung und Beschränkung des holländischen Handels. Unterschied in der Haltung der wendischen und preußischen Städte. Die Holländer und die wendischen Städte während des Krieges um Schleswig. Wendisch-holländische Stillstände, Proteste des hansischen Ostens und Westens gegen einen Krieg mit Holland. Aufschwung des holländischen Verkehrs nach 1435. Ausbruch des wendisch-holländischen Krieges 1438. Die Haltung der andern Hansestädte. Wegnahme der preußisch-livländischen Baienflotte durch die Holländer. Gründe des Krieges. Wirkung desselben auf die holländische Überlieferung. Seestreitkräfte Hollands. Stärkung seiner Haltung durch die Zugehörigkeit zu Burgund. Ungünstige Umstände für Holland, günstige für die wendischen Städte bei Beginn des Krieges . . . . 261—296

3. Der skandinavische Norden, die Hanse und Holland im Kriege 1438—1441. Der Aufstand der Schweden gegen die dänische Herrschaft. Verhandlungen. Aufstand in Norwegen, Unzufriedenheit in Dänemark. Der König ruft die wendischen Städte 1436 um Hilfe an. Deren Bedingungen. Zunehmende Spannung zwischen dem König und den dänischen Großen. Er siedelt 1438 nach Gotland über. Der Reichsrat und die Thronfolgefrage, beruft Herzog Christof von Baiern. Die Verträge zu Lübeck 1439. Dänemark verpflichtet sich u. a. zur Feindschaft gegen Holland. Wendisch-holländische Verhandlungen. Die Holländer zur See. Die Lage für die wendischen Städte durch den Zwiespalt in Preußen 1440 weiter verbessert. Ihre Verkehrspolitik. Der Krieg in Dänemark gegen den Anhang König Erichs. Dieser sucht Verbindung mit Holland. Absichten Hollands. Der Krieg konzentriert sich am Sunde. Veränderung in der Stellung Christofs zu den wendischen Städten, er sucht Verständigung mit Holland, der Orden und seine Städte gleichfalls. Die wendischen Städte müssen nachgeben. Die Verhandlungen und Abschlüsse zu Kopenhagen 1441. — Wirkungen des Krieges auf Holland. Der westöstliche Verkehr während des Krieges. Der Salzhandel. Kritik der Politik Lübecks. Ergebnisse der Kriegsbewegung der letzten 15 Jahre für die wendischen Städte, besonders für Lübeck. Interessengemeinschaft zwischen Holland und dem Norden. Christof Beherrscher der drei nordischen Reiche . . 297—327

4. Die Hanse und der skandinavische Norden 1441 bis 1451. Auffassung Christofs gegenüber der Hanse. Verzögerung der Bestätigung der hansischen Privilegien in Norwegen und Schweden bis 1445. Christofs unsichere Stellung. Abneigung der Norweger gegen die Hansen. Verhalten des königlichen Vogts Olaf Nielsson in Bergen. Die Stellung der deutschen Handwerker und der hansischen Kaufleute in Bergen. Die Vorherrschaft der wendischen, besonders der Lübecker Bergenfahrer im Handel mit Bergen. Zurückdrängung der andern Hansen. Streben nach Monopolisierung

Seite

des Handels. Die Ordonnanz von 1446. Die wendischen Städte zum alleinigen Stapel für den Stockfisch erklärt. Protest der Süderseer. — Klagen der Hanse über Beeinträchtigung in ihren Privilegien im Norden. Erneute Erhebung des Sundzolles seit 1447. Zusammenstoß zwischen Christof und Lübeck. Privilegien für Rostock in Opslo und Tunsberg. Tod Christofs. — Karl Knutson in Schweden. Erich auf Gotland und der Seeraub. Der Angriff Karl Knutsons auf Gotland beschleunigt die Königswahl in Dänemark. Wahl Christians von Oldenburg. Erich übergibt Wisby den Dänen. Rückzug der Schweden von der Insel. Die Haltung der Hansestädte. Die Lage im Norden. Streit um Gotland und Norwegen. Christian in Bergen. Zwist zwischen den Handwerkern und dem Kontor und Verhalten des Königs dazu. Entscheidung der Hanse. Die hansischen Privilegien im Norden noch immer unbestätigt. die Sonderprivilegien der Rostocker bestätigt. Spannung zwischen dem König und Lübeck, Annäherung zwischen dem König und den Holländern. Ausbruch des Krieges zwischen Dänemark und Schweden. — Die Lage für die Hanse im Westen. Die hansische Politik wendet sich nun nachhaltig diesem Handelsgebiet zu . . . . 327—349

II. Die Hanse und der Westen bis 1476 (Fortsetzung in Bd. II) 350—474

1. Die Hanse und die Niederlande in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Die Hanse und Flandern seit 1392. Rückgang der flandrischen Tuchindustrie. Verbesserungsversuche des Zwijn. Äußere Störungen des hansischen Verkehrs mit Flandern und dem Westen überhaupt. Die Vitalienbrüder in Friesland seit 1395. Die friesische Politik Hamburgs, Bremens und Lübecks. Die lübisch-hamburgische Expedition 1422. — Der englisch-französische Krieg und der Seeraub im Westen. Politische Stellung Burgunds. Münzpolitik. Schwächung der Hanse durch den Verfassungsstreit in Lübeck. Verletzung ihrer Privilegien in Flandern. Die großen Städte Flanderns keine zuverlässige Stütze mehr für die Hanse gegenüber der Landesherrschaft. Streit zwischen der Hanse und den Schotten, Verhalten Flanderns und Hollands dazu. Zerwürfnis zwischen der Hanse und den Spaniern. Steigende Erbitterung der Hanse auf Flandern. Nachteile des schlechten Zustandes des Zwijn für den Verkehr. Kornhandelspolitik Flanderns. Ergebnislose hansische Gesandtschaft 1425. Der wendisch-nordische Krieg verhindert weitere Schritte gegen Flandern. Während desselben Vereinigung der niedern Lande unter burgundischer Herrschaft. Daraus folgende ungünstige Veränderung der Stellung der Hanse im Gesamtgebiet der Niederlande. Auffassung der burgundischen Regierung von den hansischen Privilegien. Zunehmende Ohnmacht der flandrischen Städte. Burgundische Wirtschaftspolitik, Verbot der englischen Tuche. — Der friesische Seeraub und die hamburgische Expedition 1433. Territorialstellung Hamburgs in

Seite

Ostfriesland. Hansische Verhandlungen mit Flandern 1434. Kongreß zu Arras 1435, Schwankung in der politischen Stellung Burgunds. Friede mit Frankreich und Krieg mit England. Bluttat in Sluys gegen die Hansen. Räumung Flanderns durch die Hanse. Aufstand Brügges und weitere Verminderung seiner Selbständigkeit. Die große Teuerung, 1437—1439, zwingt Flandern 1438 zum Friedensschluß mit der Hanse. Geringer Wert desselben. Friede zwischen Burgund und England 1439. Verschlechterung der verkehrsgeographischen Stellung Brügges. Zunahme des Verkehrs in Antwerpen. Die deutschen Kaufleute in Brabant. Streitigkeiten der Hanse mit Mecheln und Antwerpen. Die Freibriefe von 1393 und 1409. Die Merchant Adventurers in Antwerpen. Aufschwung Antwerpens seit der Trennung von Flandern. Privileg Antwerpens für die Hanse 1431. Der Meßverkehr in Antwerpen und die eigene Handelstätigkeit der Antwerpener. — Neue Verschlechterung im Verhältnis der Hanse zu Flandern. Die Hanse und Sluys. Veränderungen in der Stellung Hamburgs in Ostfriesland. Beilegung der hansisch-spanischen Zwietracht. Neue Streitigkeiten zwischen der Hanse und Flandern. Besuch des Herzogs in Brügge 1440. Französische Seeräuber in den flandrischen Gewässern. Der Hansetag 1447. Ziele der hansischen Verkehrspolitik in Flandern. Verhandlungen der Hanse mit Flandern 1447/8. Einzelheiten zur Beleuchtung des Handelsbetriebs. Schlüsse auf die Veränderung der inneren politischen Verhältnisse in Flandern. Hansische Handelssperre gegen Flandern. Protest der preußischen Städte und des Ordens mit richtiger Begründung. Täuschung Lübecks über die Macht der flandrischen Städte und den Nutzen der Handelssperre . . . . 350—404

2. Die letzte hansische Verkehrssperre gegen Flandern 1451—1457. Die Hanse und Holland 1441—1461. Verlegung des hansischen Kontors nach Deventer. Opposition des hansischen Westens und Ostens gegen die Sperre. Lübeck kommt den preußischen Wünschen entgegen. Verletzungen der Sperre. Wirkung dieser auf die Tuchmanufaktur in den Nachbargebieten Flanderns. Aufstand Gents gegen den Herzog. Urteile des Herzogs und Gents über die Bedeutung der Hanse für Flandern. Verlegung des hansischen Stapels nach Utrecht. Friesischer Seeraub. Unglücklicher Krieg Hamburgs in Ostfriesland. Hamburg gibt seine Stellung dort auf. Hansisch-flandrische Verhandlungen. Unterwerfung Gents unter den Herzog. Forderungen des Herzogs und Absichten der Hanse. Der Ausbruch des Ordenskrieges 1454 vermehrt das Übergewicht Lübecks in der Hanse. Der Herzog bleibt unnachgibig. Ausdehnung der burgundischen Herrschaft auf das Stift Utrecht. Bedeutung für die Hanse. Notwendigkeit des Friedensschlusses mit Flandern. Der Friede 1457 und seine Bedingungen. Privileg Antwerpens für die Hanse. Wert und Bedeutung desselben.

Seite

Wirkungen des Handelskrieges auf Flandern. Für die Hanse verfehlte die Sperre in den wesentlichsten Punkten ihren Zweck. Förderung der Holländer durch sie. — Holland und die Hanse nach 1441. In Preußen verlieren die Holländer die bevorzugte Stellung vor den andern Fremden. Verschlechterung ihres Verhältnisses zu Danzig. Erfolgreiche Fehde Bremens gegen Holland. Verlängerung des Stillstandes zwischen Holland und den wendischen Städten 1451. Wirkung der hansischen Sperre gegen Flandern auf Handel, Schiffahrt und Industrie Hollands. Tuchindustrie, Heringshandel, Baiensalzgeschäft, Ostseeverkehr. Beziehungen zum skandinavischen Norden. Streit zwischen Dordrecht und den nordholländischen Städten über das Stapelrecht. — Holland und Hamburg. Verlängerung des Stillstandes mit den wendischen Städten 1461. Erneuerung hansischer Ordonnanzen . . . . 404—440

3. Fortschritte und Veränderungen im hansischen Verkehr mit Frankreich und Südwesteuropa. Anziehungskraft Brügges auch auf den Verkehr der West- und Südwesteuropäer, Seeverkehr an der Atlantischen Küste Europas. Bedeutung von Oléron, Rochelle, Brouage. Seerechtsbildung. Einfluß des englisch-französischen Krieges auf die kommerziellen Verhältnisse dort. Verkehr der Portugiesen und Spanier nach Rochelle, England und Brügge. England sucht mit Gewalt den spanisch-flandrischen Handel zu vernichten. Aufschwung des spanischen nach Brügge im 15. Jahrhundert. Eisen und Wolle. Ankunfts- und Abfahrtszeiten der spanischen Flotten in Brügge. — Vordringen des hansischen besonders preußischen Verkehrs nach der atlantischen Küste. Aufkommen des Handels nach der Baie. Anteil der verschiedenen hansischen Städtegruppen daran, Frachtgeschäft der Holländer. Zeiten und Umfang des Verkehrs, Handel in der Baie. Bretonischer Seeraub. Privilegien Bretagnes für die Hansen. Hansischer Verkehr nach anderen Plätzen Westfrankreichs und zwischen diesen und England. Maßregeln Englands dagegen. — Der hansische Verkehr nach der Pyrenäischen Halbinsel. Anfeindungen durch die Spanier. Bruch 1419. Versuche zur Wiederherstellung des Friedens. Ziele Spaniens. Wirkung des Unfriedens auf den hansischen Verkehr nach Rochelle und der Pyrenäischen Halbinsel. Vertrag zwischen der Hanse und Spanien 1443. Privileg Portugals für die Hanse 1456, für die Engländer 1458. Das Zerwürfnis zwischen der Hanse und Kastilien hat die Verkehrsbeziehungen Kölns zu Arragon gefördert. Erneuerung des hansisch-spanischen Vertrages 1460. Veränderung in der politischen Stellung Spaniens zu England und Frankreich. Erneuerung des hansisch-spanischen Vertrages 1477. — Frankreich und die Hanse. Politische Beweggründe für die Begünstigung der Hanse. Frankreich durch die Eroberung der englischen Besitzungen seit 1452 Seemacht. Es sucht die Hanse in

Seite

sein Interesse zu ziehen gegen England und zugleich durch sie seinen Seehandel zu fördern. Französisch-hansische Verhandlungen. Das Privileg von 1464. Wirtschaftspolitik König Ludwigs XI. von Frankreich. Störungen des guten Einvernehmens zwischen Frankreich und der Hanse. Französische Auslieger. Einlenken Frankreichs aus politischen Gründen. Zurückhaltung der Hanse. Fortgang der Feindseligkeiten, von hansischer Seite Danzigs gegen Frankreich. Die politische Lage im Westen 1469. . . . . 440—474

Verbesserungen.

S. 28, Zeile 17 von oben ist zu lesen statt Schröder: Schneider.



ERSTES BUCH.

Die Hanse von der Erwerbung der großen Auslandsprivilegien bis zum ersten allgemeinen Statut c. 1356—1418.



I. Die Entstehung der Hanse 1356—1377.

1. Einleitung.

Im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts breitete sich das deutsche Volk erobernd und kolonisierend über die im Süden und Südosten die Ostsee begrenzenden Länder aus. Die Folge davon war, daß die Stellung des Ostseegebiets innerhalb des Weltverkehrs eine völlig andere wurde. Denn bisher war die Ostsee ein von den Skandinaviern und Slaven beherrschtes Meer gewesen. Deutsche Händler waren zwar schon seit dem 10. Jahrhundert in zunehmender Anzahl an ihren Küsten erschienen. Aber diese Verbindungen waren gleichwohl spärliche und bis ins 12. Jahrhundert waren die Ostseeländer vielmehr das Endgebiet byzantinischer und etwa auch arabischer Handelseinflüsse gewesen. Nun jedoch kamen sie politisch in ihren wichtigsten Teilen und wirtschaftlich bald sämtlich unter die Herrschaft der Deutschen. Erleichtert wurde der Umschwung in den wirtschaftlichen Verhältnissen dadurch, daß um dieselbe Zeit infolge der verheerenden Ausbreitung der Mongolen von Osten her nach Rußland und infolge der ausgedehnten Festsetzung der überaus unternehmenden italienischen Händler im griechischen Reich und an den Küsten des Schwarzen Meeres die Verkehrsbeziehungen und Handelswege des Südens zur Ostsee gestört, zum Teil durch die Italiener nach dem Nordrande des Schwarzen Meeres in ihre dortigen glänzenden Kolonialstädte abgelenkt wurden. So vollzog sich der für den Verlauf der Geschichte so folgenreiche Frontwechsel in der Stellung des Ostseegebiets.

Unter der Einwirkung der deutschen Besiedlung entwickelten die südlichen und südöstlichen Ostseeländer eine rasch zunehmende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Es wuchs die Erzeugung von

Rohstoffen, die großenteils Massengüter waren, und die Aufnahmefähigkeit für die Gebrauchs- und Luxusartikel, die im Westen und Süden Europas oder im Orient hergestellt und gewonnen und an der Schwelle Deutschlands und der Nordsee auf niederländischem Boden zu Markte gebracht wurden. Es war natürlich, daß die Deutschen auch die Vermittler eines Austausches zwischen beiden so verschieden mit Produkten ausgestatteten Wirtschaftsgebieten wurden. Unlösbar fest gliederten sie durch ihre Kolonisation und ihre Handelstätigkeit das Ostseegebiet dem germanisch-romanischen Kulturkreise des mittleren und westlichen Europa an und verbanden insbesondere die Länder der Ostsee und Nordsee zu einem einheitlichen zusammenhängenden Kultur- und Handelsgebiet. Von England und den Niederlanden, später auch von den französischen, spanischen und portugiesischen Küsten erstreckte sich dieses bis nach Nowgorod am Ilmensee und nach der obern Düna, von den Karpathen und den mitteldeutschen Gebirgen bis hinauf über die skandinavischen Völker. In ihm wurden die Kaufleute Niederdeutschlands, des alten diesseits und des neuen kolonialen jenseits der Elbe, schnell die einflußreichsten, in manchen Richtungen die ausschließlichen Inhaber des Handels und der Schiffahrt. Und wesentlich, wenigstens gegenüber den skandinavischen und slavischen Völkern, wurde ihnen die Gewinnung dieser Vorherrschaft erleichtert durch die Überlegenheit ihrer heimischen Städtekultur und ihres Bürgertums über die sozialen Zustände jener.

Der Besitz der kommerziellen Herrschaft über Mittel-, Nord- und Osteuropa machte aber die deutsche Kaufmannschaft und Schiffahrt auch dem europäischen Westen bald unentbehrlich. Denn sie eröffnete den Industrien des Westens, namentlich der Tuchindustrie Flanderns, neue weite Absatzgebiete im Osten. Sie beschleunigte dadurch den Übergang der niederländischen Bevölkerung zur Weberei und den andern damit zusammenhängenden Industrien, und dies wirkte wiederum belebend auf die Wollproduktion in England ein. Aber der Schwung des Handels und die Blüte der Industrie hingen bald zum großen Teile ab von den niederdeutschen Käufern. Und je mehr Flandern und später Brabant und dann die nördlichen Niederlande Gebiete mit überwiegender Städtekultur und Industrie wurden, um so unentbehrlicher wurden für sie die Getreidemassen der südbaltischen und livländischen Landschaften, deren Bringer die Deutschen waren. Und solange diese imstande

waren, hier als einzige oder doch weitaus wichtigste und leistungsfähigste Vermittler der auf den Märkten der Niederlande und Englands und weiterhin des Westens geschätzten Rohstoffe des Nordens und Ostens aufzutreten, war ihre Stellung im Westen unerschütterlich.

Die Nützlichkeit und Unentbehrlichkeit des deutschen Handels brachte es mit sich, daß seinen Trägern, den niederdeutschen Kaufleuten, bis in den Anfang des 14. Jahrhunderts Niederlassungsprivilegien, Handels- und Zollerleichterungen und Verkehrsvorzüge mancher Art in den verschiedenen Ländern ihres Verkehrsgebiets verliehen wurden. Ihre Rechte zu behaupten, und wo es erforderlich schien, noch zu verbessern, für Verletzung derselben aber Genugtuung zu erwirken mußte somit ihr Hauptbestreben sein. Aber dafür war Eins Vorbedingung. Sie mußten die Stellung des beherrschenden Handelsvermittlers innerhalb ihres Verkehrsgebiets behaupten können, mußten, mit anderen Worten, vor allem Herren bleiben der großen Grundlinie des Welthandels im nördlichen Europa, d. h. jener Verkehrsrichtung, welche die Küsten und Länder West- und Südwesteuropas mit dem Osten, den preußischen und livländischen Küsten und ihren polnischen, litauischen und russischen Hinterländern in Verbindung setzte. Denn in diese Hauptstraße des Handels mündeten auch die durch die deutschen und östlichen Flüsse vorgezeichneten Verkehrslinien des niederdeutsch-nordeuropäischen Tieflandes ein.

In der wirksamsten Weise erleichtert wurde der niederdeutschen Kaufmannschaft ihre Aufgabe durch die Gunst der geographischen Anordnung ihrer heimatlichen Wohnsitze innerhalb des nordeuropäischen Verkehrsgebiets. Ihr verdankte sie es wohl in erster Linie, daß sie ihre wirtschaftliche Vormachtstellung errungen hatte. Denn ihre Wohnsitze nahmen die lange Mittelzone jenes Gebiets längs der Nord- und Ostsee ein. In breitem Gürtel erstreckten sie sich vom Niederrhein und von der Südersee, der heutigen Zuydersee, bis hinauf zum Finnischen Busen nach Reval. Ihre Südgrenze verlief längs der deutschen Mittelgebirge und besaß in Thorn, Breslau und Krakau die am weitesten in den Osten vorgeschobenen Positionen. Fast alle wichtigen Handelsstraßen der nordeuropäischen Verkehrszone berührten oder durchzogen Niederdeutschland und wurden von dessen Städten beherrscht.

Das Interesse an der Beherrschung der Handels- und Verkehrsbewegung im nördlichen Europa und an der Verteidigung ihrer

Vorzugsstellung darin und im Auslande war den niederdeutschen Kaufleuten gemeinsam. Und das geographische Moment der Lage ihrer Wohnsitze war ebenfalls in hohem Grade geeignet, ihnen die überwiegende Gleichartigkeit ihrer merkantilen Bestrebungen und Ziele deutlich zum Bewußtsein zu bringen. Ein Gefühl der Zusammengehörigkeit wurde unter ihnen herrschend. Immer mehr begannen sie sich dem Auslande gegenüber als Einheit zu fühlen.[1]) Dies aber wirkte zurück auf ihre Städte. Auch sie wurden durch die Interessen ihrer Kaufleute einander genähert. Und territorialpolitische Verhältnisse kamen für sie hinzu, um in engern oder weitern Kreisen der niederdeutschen Städte diese Bewegung zum Zusammenschluß zu fördern. Am klarsten aber war das Bewußtsein von der Notwendigkeit der Vereinigung der Kaufleute im Auslande und ihrer heimischen Städte ausgeprägt in Lübeck.[2])

Von allen deutschen Kolonialstädten des Ostseegebiets war Lübeck die weitaus älteste. Hier hatte das Deutschtum sich und seinem Handel das erste Einfallstor zur Ostsee geschaffen. Über Lübeck ging die Mehrzahl derjenigen, die aus dem alten Deutschland in den slavischen und lettischen Osten, der damals vom deutschen Volk erobert wurde, im 13. und 14. Jahrhundert auf dem Seewege oder zu Lande längs der Küste auswanderten. Über Lübeck in erster Linie blieben auch in den späteren Jahrhunderten das westelbische Niederdeutschland und namentlich der livländische Osten in Verbindung miteinander. Und der westfälische Stamm, dem Lübeck vorwiegend seine Bevölkerung verdankte, stellte auch noch im 15. Jahrhundert anscheinend den Hauptanteil an der Einwanderung nach Lübeck.

Es war von der allergrößten Bedeutung für das unvergleichlich schnelle und starke Emporblühen Lübecks, daß es der beste Eingangspunkt zum Ostseegebiet war. Denn gerade die Ostseeländer und der Verkehr mit ihnen waren es, was die Unternehmungslust aller Handel und Seefahrt betreibenden nördlichen

---

[1]) Vgl. auch die Ausführungen von W. Stein, Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts, 1. Kapitel.

[2]) Vgl. auch Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, 3. Kapitel. Über die Wichtigkeit Lübecks für die hansische Geschichte vgl. K. Koppmann HR. (= Hanserezesse, bearb. v. K. Koppmann, im folg. bez. als HR. 1 mit den zugehörigen Bändezahlen, während die von von der Ropp u. D. Schäfer bearb. späteren Abteilungen bezeichn. sind als HR. 2 bezw. 3) 1. I Einleitung S. XXXII.

Völker seit der deutschen Besiedlung anspornte. Ferner hatten mehrere der wichtigsten Handelsstraßen des nördlichen Europa in Lübeck ihren Schnittpunkt. Vor allem führte der große westöstliche Straßenzug, dies Rückgrat des hansischen Handels, durch Lübeck. Denn noch bis hoch ins 14. Jahrhundert war wohl nicht der Sund, sondern die holsteinische Landstraße, die Hamburg mit Lübeck verband, die Hauptverkehrslinie zwischen dem Ostsee- und Nordseegebiet. Und wer aus West-, Mittel- und Oberdeutschland und noch entferntern Gegenden nach dem skandinavischen Norden oder dem preußischen und livländischen Osten und seinen Hinterländern reisen wollte oder umgekehrt, dem bot sich ebenfalls der Weg über Lübeck als der natürlichste und bequemste dar.[1]) Namentlich aber war für den skandinavischen Norden Lübeck der Hauptmarkt, und soweit die Nordländer außer Landes verkehrten, war ihr Hauptzielpunkt Lübeck.

Es erklärt sich aus diesen Momenten der geschichtlichen Entwicklung und der verkehrsgeographischen Bedingungen zunächst, daß keine andere deutsche Stadt so vielfältige kaufmännische und Schiffahrtsinteressen vereinigte, die gleichmäßig den Westen, Norden und Osten umspannten, daß keine ihr im Umfange des Handels und der Reederei annähernd gleichkam, kurz, daß sie wie selbstverständlich der leitende Mittelpunkt aller der Städte wurde, die sich nach der Mitte des 14. Jahrhunderts immer fester zur Hanse der deutschen Städte zusammenschlossen. Hier hatte der hansische Gedanke seine vornehmste Stätte. Hier fanden die Einigungsbestrebungen der niederdeutschen Kaufmannschaft und ihre den Handel und andere Verhältnisse im Auslande betreffenden Wünsche die verständnisvollste und weitestschauende Unterstützung und Leitung. Denn in keiner anderen Hansestadt durchdrangen sich zu irgendeiner Zeit die Bedürfnisse und Absichten, die die eine oder andere Gruppe der niederdeutschen Kaufmannschaft auf kommerziellem Gebiete hatte, so innig mit den Zielen, die Lübeck zum Vorteil seiner Kaufleute verfolgte.

Politisch und wirtschaftlich mit Lübeck eng verbunden erscheinen seine Nachbarstädte im Westen und Osten, Hamburg und Lüneburg, Wismar, Rostock und Stralsund, zusammen als die

---

[1]) Vgl. Fr. Bruns, Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 44 u. ff.

wendischen bezeichnet; demnächst die niedersächsischen Binnenstädte. Die meisten von ihnen, ganz besonders aber die wendischen, nahmen in größerm oder geringerm Maße an den Vorzügen Lübecks teil. Daher standen unter der ganzen Menge der nachmaligen Hansestädte diese und ihre Interessen denen Lübecks am nächsten und bildeten seine zuverlässigste Gefolgschaft. Gestützt auf diese Genossinnen machte sich Lübeck am Ende des 13. Jahrhunderts zur anerkannten Vormacht auf der Ostsee, im skandinavischen Norden, im russischen Osten, im Bereiche der niederdeutschen territorialfürstlichen Gewalten. Auch den fernstehenden niederdeutschen Städten im Westen und Osten erschien Lübeck als „das Haupt unser aller". Die Überzeugung von der nachhaltigen Kraft der Stadt und der weisen Zweckmäßigkeit ihrer handelspolitischen Führung spricht sich aus in jenem Vertrauensvotum süderseeischer Städte vom Ende des 13. Jahrhunderts, „ihr anhangen zu wollen wie die Glieder dem Haupte".[1]) Ihre Lage im Schnittpunkt der großen Verkehrswege und inmitten nicht nur der Städte Niederdeutschlands, sondern des nordeuropäischen Handelsgebiets überhaupt ließ die Stadt obendrein als Ort für Versammlungen und Beratungen der niederdeutschen Städteboten in hervorragendstem Maße geeignet erscheinen; sie war, wie sie selbst einmal an Osnabrück schrieb, „gleichsam in der Mitte der Städte gelegen".[2]) Und die Reichsunmittelbarkeit gab der Stadt im Kreise der andern noch einen ganz besonderen Glanz von Selbstherrlichkeit und kraftvoller Geschlossenheit.

Und staunenswert in der Tat war die Unternehmungslust der Lübecker, namentlich im 13. Jahrhundert. In Riga erwarb Lübeck 1231, in Alt-Danzig 1298 einen Kaufhof als festen Stützpunkt zum Betriebe seines Handels im Düna- und Weichselgebiet. Im Samlande wollte es 1242 eine Kolonialstadt gründen, um seinem Handel einen ungehemmten Zugang nach Litauen im Gebiet des Pregel und Niemen zu verschaffen.[3]) Aber auch im Westen suchte es etwa gleichzeitig solche Bestrebungen zu verwirklichen. Denn 1252 trat es an die flandrische Regierung mit dem Vorschlage der Gründung einer deutschen Kaufleutestadt neben Damme, dem damals wichtigsten Hafen Flanderns bei Brügge, heran. Und die

[1]) Hans. UB. I. n. 1154, 1155.
[2]) HR. I. I. n. 79.
[3]) Hans. UB. I. n. 240, 1288; n. 327.

Lübecker waren es auch, die über Flandern hinweg ihrem Verkehr nach den alten Umschlagsplätzen des Handels in Frankreich, den Messen der Champagne und Brie, besondere Vorzüge 1294 zu erwerben wußten.[1])

Auch die Kaufleute der andern niederdeutschen Städte und Landschaften waren erfolgreich im Auslande tätig, ihren Handel zu fördern und durch die Erwerbung von Vergünstigungen sicherzustellen, teils gesondert, teils vereint in umfassenderen Verbindungen der Kaufleute mehrerer Städte und Landschaften, zeitweise auch unter Führung und mit Unterstützung ihrer Städte, wenn das Ausland Schwierigkeiten machte oder den Besitzstand erworbener Rechte antastete. So erschien schon vorübergehend am Ausgange des 13. Jahrhunderts die Gesamtheit der niederdeutschen Städte unter Lübecks Vorgang als die Leiterin der Handelspolitik und die Vertreterin der Handelsinteressen ihrer Kaufleute. So wurden bis in den Beginn des 14. Jahrhunderts umfangreiche und sehr vorteilhafte Handelsrechte in den verschiedenen Ländern des nördlichen Verkehrsgebiets errungen, dadurch den deutschen Kaufleuten im Ausland ihre Stellung und das Feld ihrer Tätigkeit gesichert und erweitert. Wieder konnte nun die Kaufmannschaft ihren Unternehmungsgeist frei walten lassen. Die Städte selbst traten daher von der Leitung der Handelspolitik zurück, denn Anlaß zu engerer und dauernder Vereinigung lag für sie noch nicht vor. Wieder erfreuten sich nun die deutsche Kaufmannschaft und ihre Niederlassungen im Auslande wie zuvor weitgehender Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit. Bedurften sie ihrer heimischen Städte abermals zu ihrer Hilfe, so brauchten sie nur zu rufen.

Diese Kaufmannschaft war es nun, die während des nächsten halben Jahrhunderts die übermachten Errungenschaften ausbaute, nützte, weiterförderte in emsigster und glücklichster Tätigkeit. Denn gerade in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts war der Aufschwung des deutschen Handels allenthalben besonders groß. Und wahrscheinlich war diese Periode seine glänzendste und größte Zeit überhaupt, diejenige, in der er tatsächlich am vollständigsten Herr des Austausches zwischen Deutschland und den verschiedenen Völkern, aber auch zwischen diesen untereinander in vielen

---

[1]) Vgl. W. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 88ff., 109.

Beziehungen wurde. Bedeutend wuchs in diesem Zeitraume der Verkehr mit Massengütern, der überwiegend Seeverkehr sein mußte. Immer bedeutender wurden daher die Anforderungen, die an den Schiffsbau und die Reederei in den deutschen Städten gestellt wurden. Der deutsche Schiffsbestand erfuhr eine große Vermehrung.

Die neue nachhaltige Ausbreitung und Steigerung der deutschen Handels- und Schiffahrtstätigkeit drängte nun aber den selbständigen Außenverkehr der den beiden nordischen Meeren anwohnenden Völker vollends zurück. Die Deutschen errangen über denselben und insbesondere im Wirtschaftsleben der skandinavischen Völkergruppe eine nahezu vollständige Herrschaft. Der Verkehr der Norweger nach den Niederlanden und namentlich nach England, der noch im Anfang des 14. Jahrhunderts lebhaft gewesen war, hörte im Laufe der nächsten 50 Jahre so gut wie völlig auf.[1]) Die dänische und schwedische Schiffahrt sank auf die Stufe dürftigster Küstenfahrt hinab und zeigte sich in nichtskandinavischen Häfen um die Mitte des Jahrhunderts kaum noch. Die russische stellte in dieser Zeit den Verkehr über die Ostsee gänzlich ein, nur nach Reval setzte sie ihn mit ihren kleinen Fahrzeugen fort.[2]) Die englische nach Norwegen, die englische, flämische und friesische nach dem Osten, die gotländische nach dem Westen wurden teils in ihrer Entwicklung für längere Zeit gehemmt, teils unterdrückt.[3]) Und folgerichtig arbeiteten die gemeinsamen Niederlassungen der deutschen Kaufleute im Auslande darauf hin, innerhalb ihres Handelsbereichs dem Verkehr der Fremden möglichst enge Schranken zu ziehen. So untersagte schon die jüngere Ordnung für das deutsche Kontor zu Nowgorod, die Skra, im Jahre 1296 den Mitgliedern des Hofs unter anderem jederart Kompagnie- und Kommissionsgeschäfte mit Wallonen, Flämingern und Engländern.[4]) Ein Recht

---

[1]) Vgl. Alex. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel, Kap. 2, Alex. Bugge, Handelen mellem Norge og England, Norsk histor. Tidsskr. 3. R. IV. Eine Straße der Norweger in Brügge ist erwähnt Hans. UB. III S. 474 Anm. 1.

[2]) HR. 1. IV n. 508.

[3]) Hans. UB. I n. 1154, 1155, Alex. Bugge, Gotländingernes Handel paa England og Norge omkring 1300, i. Norsk histor. Tidsskr. 3. R. V.

[4]) Lüb. UB. I S. 704, zur Datierung vgl. F. Frensdorff, Das statutar. Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abhandl. der Göttinger Gesellsch. der Wissensch. 33 S. 31.

machten die deutschen Kaufleute und ihre Städte gegenüber den andern meeranwohnenden Völkern geltend, die beiden Meere zu verteilen und zu verbieten. Für sich selbst aber beanspruchten sie das Vorrecht freien und ungehinderten Verkehrs auf beiden.

Auch im Auslande selbst verbesserte die deutsche Kaufmannschaft ihre Stellung weiter. In Brabant erwarben 1315 die westdeutschen, besonders westfälischen Kaufleute einen großen und wichtigen Freibrief für ihren Handel.[1]) In Holland und Seeland erlangten die westfälischen und preußischen Kaufleute 1340 Vergünstigungen und außerdem die Lübecker.[2]) Vier Jahre später erwarb die deutsche Kaufmannschaft von König Philipp VI. von Frankreich einen Freibrief, in dem ihr der Genuß aller alten Rechte und Vorzüge auf den Messen der Champagne und Brie erneuert wurde, der ihr durch die Franzosen und die andern Fremden beeinträchtigt worden war.[3]) In England aber gerieten sowohl der Außenhandel wie auch die Finanzen des Landes und die Ausbeutung der Bergwerke während dieses Zeitraums in zum Teil große und längerdauernde Abhängigkeit von deutschen Kaufleuten, im besondern von westfälischen und niederrheinischen Kapitalisten.[4]) Wohl in keiner Zeit der Geschichte der Hanse ragen wie in dieser letzten Periode ihrer Vorgeschichte innerhalb der hansischen Kaufmannschaft im Westen soviele einzelne, durch bedeutenden Unternehmungsgeist, Einfluß und Reichtum ausgezeichnete Persönlichkeiten und Kaufmannsfamilien hervor. In Antwerpen war es namentlich der reiche Dortmunder Heinrich Sudermann, der dort auch eine Reihe von Stiftungen zu geistlichen und Wohltätigkeitszwecken errichtete und dessen Namen eine Straße der Stadt bis zum heutigen Tage trägt; auch der Soester Kaufmann Hartmann van Hellewaghe.[5]) Beide spielten aber zugleich auch in England eine sehr bedeutende Rolle und neben ihnen Hildebrand Sudermann und andere Angehörige

[1]) Hans. UB. II n. 266, wozu III S. 428, HR. 1. II n. 342 § 29, 30.

[2]) Hans. UB. II n. 658, 674, wozu III n. 88, 89, 669, 670. II n. 610, III n. 142 u. S. 472.

[3]) Hans. UB. III n. 32 u. Anm. 1, n. 658 u. Anm., n. 152.

[4]) K. Kunze, Hanseakten aus England, i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XLII, K. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 147ff. Hans. UB. II S. 336, III S. 25 Anm. 1 u. n. 657, n. 100 u. Anm. 2, S. 442 Anm. 1, n. 649 u. Anm. 1.

[5]) Hans. UB. III n. 680 u. Anm. 1.

dieses Geschlechts sowie Mitglieder bekannter, in der großen Mehrzahl westfälischer und niederrheinischer und zwar meist Kölner und Dortmunder Geschlechter, der Knipping, Afflen, Brakel, Revele, Muddepennyng u. a., vor allen aber der größte und rührigste Geldmann und Spekulant Tidemann van Limberg aus Dortmund. Wiederholt hat das Geld dieser Gruppe mächtiger und weitblickender Hansekaufleute während der zwanziger bis vierziger Jahre des 14. Jahrhunderts auch in den politischen Verhältnissen Englands und damit in den Fragen der europäischen Politik eine entscheidende Rolle gespielt.[1])

Die Bedeutung der Niederlassungen der niederdeutschen Kaufmannschaft im Auslande, — es handelte sich in erster Linie um diejenige in Nowgorod, in London und in Brügge —, aber auch ihr Selbstgefühl wurde stark vermehrt durch die allgemeine Steigerung, die der deutsche Handel während dieses halben Jahrhunderts erfuhr, sowie auch durch die Bewegungsfreiheit, die ihr die heimischen Städte ließen. Die Niederlassungen in ihrer Organisation und zentralen Stellung erschienen als die wahre und greifbare Verkörperung der gemeinsamen Handels- und Verkehrsinteressen der gesamten Kaufmannschaft Niederdeutschlands dem Auslande gegenüber. Bei ihnen lag die Vertretung und Vermehrung der gemeinschaftlichen Rechte und Freiheiten. Das Bewußtsein ihrer selbständigen Bedeutung tritt am deutlichsten hervor in dem Statut, das sich die Gesellschaft der deutschen Kaufleute in Brügge, das wichtigste, vielseitigste und einflußreichste aller hansischen Kontore, im Jahre 1347 gab. Es wurden darin die Behörden und Befugnisse der Genossenschaft, die Rechte und Pflichten ihrer Mitglieder, die Anlegung eines Statutenbuchs zwecks Eintragung aller Ordonnanzen, Willküren und Handelsgewohnheiten des Kontors angeordnet. Die Einteilung der Kaufmannschaft in Drittel, ein lübisch-wendisch-sächsisches, ein preußisch-westfälisch-niederrheinisches, ein gotländisch-livländisch-schwedisches, tritt hierbei völlig ausgebildet hervor.[2])

So wurde das Netz der deutschen Handelsbeziehungen durch mannigfache Hereinflechtung neuer und Verstärkung alter Fäden

[1]) Hans. UB. II S. 336 ff., III S. 442 Anm. 1.

[2]) HR. 1. I n. 143, vgl. Hans. UB. III n. 97, 573, 574. Unter den Schweden sind die deutschen Kaufmannschaften in schwedischen Städten, so besonders in Stockholm, Kalmar und Lödöse, zu verstehen.

immer enger und fester über das gesamte Handelsgebiet gezogen. Die Fühlung zwischen den Niederlassungen der deutschen Kaufleute in den verschiedenen Ländern wurde enger und enger, das Bewußtsein der Einheit innerhalb der niederdeutschen Kaufmannschaft stärker und allgemein empfunden. Erst jetzt fand die Bezeichnung Hanse, die zuerst in England im 13. Jahrhundert für die Genossenschaften der deutschen Kaufleute dort gebraucht worden war, auch Anwendung auf ihre andern Niederlassungen von seiten des Auslands wie von seiten ihrer Städte.[1] Jedoch von dieser neuen und schnell allgemein üblichen Sitte, die deutschen kaufmännischen Genossenschaften als „Kaufleute von der deutschen Hanse“ oder „Kaufleute des römischen Reichs, die in der deutschen Hanse sind“, zu bezeichnen, war noch ein weiter Schritt bis zur Übertragung des Begriffs „Deutsche Hanse“ auf die Städte selbst und deren Vereinigung. Erst die Nöte des deutschen Handels in den fünfziger bis siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts, aber auch gleichzeitige heimische innere wie äußere staatspolitische Angelegenheiten der Städte machten aus der Hanse der deutschen Kaufleute im Auslande eine Hanse ihrer Heimatstädte. Diese trat nun endgültig an die Stelle ihrer auswärtigen Kaufmannshansen dem gesamten Auslande gegenüber und war fortan für alle Folgezeit das höchste führende Organ der deutschen Handelsinteressen und Handelspolitik.

---

2. Die Hansestädte und Flandern.

Von größter Wichtigkeit für die Geschichte der deutschen Hanse wurde das Verhältnis des deutschen Handels zu den Niederlanden, insbesondere zu Flandern. Denn die Grafschaft Flandern stand unter diesen an materieller und geistiger Kultur noch um die Mitte des 14. Jahrhunderts durchaus an erster Stelle. Der Glanz Flanderns aber beruhte auf seinem großartig entwickelten Städtewesen. Unvergleichlich bedeutende öffentliche Bauwerke erzählen noch heute von jener Zeit, als die flandrischen Städte wetteifern konnten mit den italienischen. Der riesige Belfried, von

[1] D. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, S. 251 ff.

dem sie überragt wurden, war der sichtbarste Ausdruck der Macht und Selbständigkeit dieser Gemeinwesen. In ihm hing die Bannglocke, deren Klang die Bürger zur Versammlung und zu den Waffen rief und die Märkte ein- und ausläutete. Und neben diesem Bau, in manchen Städten in Verbindung mit ihm ragt am eindrucksvollsten hervor die zinnengekrönte Tuchhalle, die herrlichste mit ihren edel geformten Spitzbogenfenstern und ihrem Zinnenkranz die zu Ypern, die bis zum Jahre 1364 vollendet wurde, während die Tuchhalle zu Brügge sich auszeichnet durch den kolossalen Belfried von 107 m Höhe inmitten ihrer Vorderfassade, der 1396 fertiggestellt wurde.

Gent, Ypern und Brügge waren die drei großen Städte Flanderns, die Hauptsitze der Industrie und des Handels. Sie bildeten in der Landesverfassung die drei sogenannten Glieder oder Lede, zu denen als viertes das Land von Brügge, das Freiamt, der Franc de Bruges, hinzukam. Sie hatten die kleinen Städte und das platte Land in politischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht unter ihre Herrschaft gebeugt. Sie hatten andererseits vom Landesherrn sich eine nahezu unabhängige Stellung erkämpft. Von diesen Städten war Brügge der Platz des größten internationalen Handelsverkehrs nicht nur in Flandern, sondern in der ganzen langen Umschlagszone zwischen dem nördlichen und dem südlichen Europa, die etwa von Wien und Lemberg ab sich über Ober- und Westdeutschland und Burgund bis zur flandrischen Küste hinzog. Vielleicht war Brügge bis in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts der internationalste und belebteste Handelsplatz in Europa überhaupt.

Schon die Straßennamen der Stadt zeigen, daß hier der gesamte Handel Europas in der Tat seinen Stützpunkt und seine Beziehungen suchte. Es gab dort seit dem 13. Jahrhundert Straßen der Lübecker, Hamburger, Spanier, Bajonner, Engländer, Schotten, Florentiner, Gascogner, Venetianer, Dänen und Norweger u. a.[1]) Hierher brachten vor allem die niederdeutschen Kaufleute die Waren ihrer Heimat und des von ihnen wirtschaftlich beherrschten Nordens und Ostens von Europa und andrerseits erschienen hier die italienischen Kaufleute, die Beherrscher des südeuropäischen Handelsgebiets. Der Verkehr der Italiener nach Nordwesteuropa hatte bedeutend zugenommen, seitdem neben den bisher allein gepflegten Landverkehr

[1]) Vgl. Hans. UB. III, S. 474 u. das. Anm. 1.

auch ein Seeverkehr getreten war. Nach Vorangang einiger Privatleute nämlich, zuerst anscheinend der wagemutigern Genuesen mit ihren großen Lastschiffen, richteten Genua und Venedig im zweiten und dritten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts einen vom Staat organisierten und geleiteten regelmäßigen jährlichen Galeerendienst nach den Niederlanden mit einer Abzweigung von dort nach England ein. Nach anfänglichem Schwanken zwischen Brügge und dem zur See besser zugänglichen Antwerpen scheint die Tatsache, daß der Verkehr der Italiener bisher seinen Mittelpunkt in Brügge besessen hatte, daß auch die andern südeuropäischen Nationen diesen Platz bevorzugten und vor allem wohl, daß die hansische Kaufmannschaft dort ihren Stapel besaß, auch für die Richtung des italienischen Seeverkehrs entscheidend gewesen zu sein. Auch während des 15. Jahrhunderts residierten ihre Genossenschaften neben der hansischen in Brügge und hatten dort den Schwerpunkt ihres Verkehrs. Nur wenn der Handelsverkehr in Brügge tiefgreifenden Störungen unterlag, wie z. B. in den dreißiger und fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts, liefen die venetianischen Galeeren mit ihrer Ladung nach Antwerpen ein. Von Waren des nordeuropäischen Handelsgebiets erfreuten sich bei den Südeuropäern besonderer Wertschätzung etwa die niederländischen Tuche, deutsche Leinwand, Kupfer und Pelzwerk, das der hansische Kaufmann im slavischen Osten erwarb. Sie selbst bereicherten den Verkehr nördlich der Alpen durch die immer und überall begehrten Gewürze des Orients und andere Waren der Levante, wie seidene und andere kostbare Gewebe und namentlich den für die Färberei derzeit unentbehrlichen Alaun, sowie durch die Erzeugnisse ihres eigenen Bodens und ihres städtischen Gewerbfleißes. Wiederholt sehen wir im 14. und 15. Jahrhundert in der Preisgestaltung der Orientwaren auf dem Brügger und Londoner Markt den Einfluß sich widerspiegeln, den Störungen im Verkehr der Italiener mit dem Morgenlande hervorriefen.[1])

Der Markt zu Brügge aber war nicht von zeitlich begrenzter Dauer, wie es die Messen der Champagne oder die Märkte Antwerpens waren; und darin beruhten der Fortschritt und die Überlegenheit Brügges gegenüber diesen. Reederei und großer eigner

---

[1]) Die Nachweise vgl. bei Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 4f.

Handel mit dem Auslande wurden von der Bevölkerung Brügges und überhaupt Flanderns in verhältnismäßig geringem Umfange betrieben, nach dem Mittelmeergebiet so gut wie gar nicht[1]) und selbst nach der Ostsee sehr spärlich,[2]) am stärksten nach England und der westfranzösischen Küste. Ihr Hauptberuf war vielmehr das Maklergeschäft. Die Makler waren bezeichnenderweise seit dem Ausgang des 13. Jahrhunderts die reichste und angesehenste Zunft in Brügge, auch in Gent. Sie waren die Herbergswirte der fremden Kaufleute; diese und selbst die Bürger waren verpflichtet, sich ihrer bei allen Handelsgeschäften zu bedienen.[3]) Von diesem Zwange aber hatten sich die deutschen Kaufleute unter der Führung Lübecks schon im Anfange des 14. Jahrhunderts freigemacht. 1307 hatten sie von Graf Robert III. ein Privileg erlangt, durch das ihnen für ganz Flandern das Recht des freien Handels untereinander und mit beliebigen andern eingeräumt wurde. Sie waren dadurch der Verpflichtung, sich der einheimischen Makler bei ihren Geschäften zu bedienen, entledigt. Auch Brügge willigte im Jahre 1309 in diese Begünstigung der deutschen Kaufleute, machte aber dafür zur Bedingung, daß sie Wolle, Wachs, Pelzwerk, Kupfer, Getreide und andere Waren nach Brügge als Stapel und nicht anderswohin brächten.[4]) Bald darauf tat es weitere Schritte in der Feststellung seines Stapels.[5])

Wie das Handelsleben, die Kaufmannschaft von Flandern und Brügge von der jeweiligen Lebhaftigkeit des Fremdenverkehrs, von dem ungestörten Gange desselben abhing, so war das Gedeihen der gewerblichen Verhältnisse, namentlich des wichtigsten und weitaus bedeutendsten Gewerbszweigs, der Tuchmanufaktur, an ganz ähnliche Bedingungen geknüpft. „Car sans le drapperie ne pooient-il nullement vivre“, meinte der zeitgenössische Chronist

---

[1]) Vgl. Heyd, Levantehandel II, S. 707.

[2]) Vgl. etwa Hans. UB. IV, S. 436 Anm. 2, HR. 1. V n. 101 § 4, VIII n. 17, 557, 2, I n. 40.

[3]) Vgl. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 130; Pirenne, Gesch. Belgiens II. S. 226 f., Ehrenberg, Makler, Hosteliers und Börse in Brügge vom 13. bis zum 16. Jahrh., i. Zeitschr. f. Handelsrecht 30, S. 408 ff.

[4]) Hans. UB. II n. 154, 155; vgl. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 131 f.

[5]) Vgl. Näheres dazu später im 2. Buch, II, 5. Kapitel.

Froissard im Jahre 1371 von den Flämingern.[1]) Auch die flandrische Tuchmanufaktur war durchaus angewiesen auf gute Beziehungen zum Auslande, denn ihre Hauptabsatzgebiete befanden sich dort.[2]) Sie hatte seit dem 13. Jahrhundert, seit dem schnellen Anwachsen des deutschen Verkehrs namentlich aus den Ostseestädten in der zweiten Hälfte desselben einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen. Nach ihrem Vorbilde blühte auch im benachbarten Nordfrankreich eine nicht unbedeutende Webeindustrie empor. Flandrische Weber verpflanzten die Tuchmanufaktur größern Stils in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch nach England, später belebten sie den Aufschwung der Tuchmanufaktur in Brabant und Hennegau, und seit der Wende des 14. Jahrhunderts entwickelten nach dem flandrischen Vorbilde auch holländische und niederrheinische Städte mit wachsender Rührigkeit diese Industrie.[3]) Was die flandrischen Weber zuzeiten zur Auswanderung zwang, waren der Druck der innern politischen Verhältnisse, der Bürgerkriege in der Grafschaft, und dazu Versuche der Weber der großen Industriezentren Gent und Ypern, die Tuchfabrikation zu monopolisieren, in den vielen kleinern flandrischen Plätzen auszurotten, schließlich die Nahrungsschwierigkeit im allgemeinen, denn der eigne Körnerbau des übervölkerten Landes reichte in normalen Zeiten nur für wenige Monate zur Ernährung des Volkes hin.[4]) Für die Ernährung seiner dichten gewerblichen Bevölkerung war Flandern angewiesen auf die Kornzufuhren, die der hansische Kaufmann aus den Ostseeländern, besonders aus Preußen herbeibrachte.[5]) Auch als Abnehmer der flandrischen Tuche war dieser von entscheidendem Einflusse.

---

[1]) Froissard, Oeuvres, hg. v. Kervyn de Lettenhove, Chroniken Bd. 8, S. 97.

[2]) Zur Verbreitung und Wertschätzung der niederländischen Tuche an der Rheinstraße und in Oberitalien z. B. vgl. Al. Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien I. S. 702 nach den Zolltarifen von Genua, Mailand, Basel und Straßburg.

[3]) Vgl. Hildebrand, Zur Gesch. der deutschen Wollindustrie, i. Jbb. f. Nat. ök. u. Stat. Bd. 7, S. 83f., Bd. 6, S. 230f.; Frensdorff i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878, S. 56ff.

[4]) Vgl. Libell of englishe Policye, hg. von Hertzberg & Pauli, S. 70, wo die Kornproduktion Flanderns nur auf den 12. Teil des jährlichen Bedarfs geschätzt wird (1436).

[5]) Vgl. die hansische Drohung gegen Flandern HR. I. VII n. 437 S. 262.

Für den Betrieb seiner Tuchindustrie aber bedurfte Flandern andrerseits Spaniens, Schottlands und noch viel mehr Englands, denn diese Länder lieferten ihm den unentbehrlichen Rohstoff, die Wolle. Es war daher vollständig richtig, wenn die flandrischen Lede einmal erklärten, die Wohlfahrt des Landes beruhe auf zweierlei, auf Kaufmannschaft und Webeindustrie; blieben die Osterlinge, die Hansen der Ostsee, weg, so gerate beides ins Stocken, denn der Handel sei wie eine große Kette, bei der immer Glied in Glied fassen müsse.[1]) Und nicht unrichtig, nur einseitig war es, wenn das Büchlein von der englischen Staatsklugheit 1436 den Flämingern zurief: Ihr webt das meiste Tuch aus unserer Wolle; der allein verdanken eure Städte ihr Gedeihen; jedes englische Wollausfuhrverbot muß euch zur Unterwerfung unter den Willen Englands zwingen.[2])

So wiesen die wirtschaftlichen Erfordernisse des Landes auf Freundschaft mit England und mit dem hansischen Kaufmanne hin. Aber gerade der ersten Forderung wurde von Graf Ludwig I., dem Herrn des Landes, nicht entsprochen, als er Stellung nehmen mußte in dem Riesenkampfe zwischen England und Frankreich, der mit Unterbrechungen von 1339—1453 gedauert und auf die gesamten Verhältnisse in Westeuropa bestimmenden Einfluß ausgeübt hat. Er schloß sich Frankreich an und verbot den Handelsverkehr mit England. Aber König Eduard III. antwortete mit einem doppelten Verbot, der Wollausfuhr nach Flandern, der Tucheinfuhr nach England und stürzte dadurch Flandern schnell in eine furchtbare wirtschaftliche Krisis, Arbeitslosigkeit und Hungersnot. Das war zuviel für die Bevölkerung der gewerbetreibenden Städte. Gent erhob die Waffen gegen den Grafen, und der allmächtige Leiter und Held der Bewegung, deren politisches Streben die Verbindung mit England war, wurde der reiche Jakob van Artevelde, ein Mitglied der Tuchhändlergilde in Gent. Dem Beispiele Gents aber folgte das übrige Flandern. Das Land wurde das Schlachtfeld für die beiden großen Mächte.[3])

Der Verkehrsfrieden litt unter den Kapereien der Westmächte,

---

[1]) HR. 2. IV n. 444 § 3, 4 (1455).

[2]) Libell of engl. Policye S. 69; vgl. Schanz, Englische Handelspolitik, I. S. 4 Anm. 3.

[3]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 120, 122 ff.

denen vor den flandrischen Küsten die reichste Beute winkte. Die Sicherheit der städtischen Rechtspflege ließ nach, die Privilegien der hansischen Kaufleute genossen keine Beachtung mehr, weil die Finanzwirtschaft Brügges erhöhter Zolleinnahmen bedurfte. Schon Anfang der fünfziger Jahre drangen die Kaufleute und Städte des lübischen Drittels der Hanse auf Abbruch des Verkehrs mit Flandern, indessen gelang es Brügge, sie zu beschwichtigen.[1]) Denn die einsichtigen Elemente in Brügge empfanden sehr wohl die Tragweite aller dieser Vorgänge; sie erkannten als das größte Unheil, das dieselben nach sich zu ziehen drohten, die Entfremdung der auswärtigen Händler.[2])

Schwankend und unsicher war die Stellung des hansischen Kaufmanns im Lande. Zudem erhob sich im Schoße des hansischen Kontors selbst Zwietracht über die Behandlung der brennenden Fragen, über Vorsitz und Wortführung der Älterleute, wenn die Drittel gemeinsame Handlungen vorzunehmen hatten. Endlich entschlossen sich die Städte zu einem entscheidenden Schritte. Im Sommer 1356 erschien eine zahlreiche Gesandtschaft der drei Drittel der Hanse, Vertreter von Lübeck, Hamburg und Stralsund, von Dortmund, Soest, Thorn und Elbing, von Wisby und den livländischen Städten unter Führung des Vertreters von Lübeck Heinrich Pleskow in Brügge. Sie bestätigte die Beschlüsse des Kontors von 1347, ergänzte und erweiterte sie durch eine schärfere Abgrenzung der Befugnisse der Älterleute, durch Ausstattung dieser mit obrigkeitlichem Charakter, durch schärfere Hervorkehrung der Autorität der Städte und ihrer Sendeboten. Mit andern Worten: die Städte, deren Kaufleute die Genossenschaft zu Brügge bildeten, vereinigten sich und ordneten dieselbe ihrer Oberleitung für künftig unter. Die jährliche Aufzeichnung der Ältermänner der Drittel war die Folge dieser Änderung im Verfassungsverhältnis des Kontors zu den Städten.[3])

Und nun, als die heimischen Städte selbst die Vertretung der Interessen ihrer Kaufleute in die Hand nahmen, gewann das Verhältnis der Hanse zu Flandern Energie und Nachdruck. Am

[1]) Hans. UB. III n. 221, HR. 1. I. n. 158—171.

[2]) Hans. UB. III S. 232 Anm. 1.

[3]) HR. 1. I. n. 200, 201, vgl. Stein, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Brügge passim.

20. Januar 1358 tagten in Lübeck bevollmächtigte Boten des lübisch-sächsischen Drittels und der preußischen Städte. Auch der teilweisen Zustimmung des gotländischen Drittels waren sie versichert. Noch schwankten die Städte in ihren Erlassen über die Bezeichnung ihrer Vereinigung; aber schon in der Ordonnanz, die sie auf diesem Städtetage erließen, gebrauchten sie zum ersten Male die kurze, nachmals allgemein übliche Wendung: „stede van der dudeschen hense".[1]) Die Tagfahrt setzte die vergeblichen Klagen gegen den Grafen und Brügge, namentlich gegen die dortigen Makler in Beschlüsse um, die das Abhängigkeitsverhältnis Flanderns vom deutschen Kaufmanne ausnutzen sollten und bestimmt waren, Flandern auszuhungern, die flandrische Tuchindustrie lahmzulegen. Die Einstellung des Verkehrs mit Flandern wurde beschlossen und auch auf Mecheln und Antwerpen ausgedehnt, zu deren Abtretung Graf Ludwig II. den Herzog von Brabant im Vertrage zu Ath 1357 genötigt hatte.[2]) Den einzelnen Hansestädten sollte es unmöglich gemacht werden, die Wucht einer allgemeinen hansischen Handelssperre durch Fortsetzung des Verkehrs mit dem verbotenen Lande abzuschwächen. Es war den Leitern der hansischen Politik klar, wo die schwächste Seite jeder aggressiven Städtebundspolitik lag. Der Sitz des Kontors ward in das politisch selbständige nordniederländische Nachbarland, nach Dordrecht, verlegt. Solche Stapelverlegungen waren in der deutsch-flandrischen Handelsgeschichte bereits wiederholt vorgekommen und erfolgten auch später. Der Mangel an gemeinschaftlichem Grund- und Hausbesitz, an gemeinsamen Wohn- und Lagerräumen der Genossenschaft erleichterte dieselben im Gegensatz zu den andern Stapeln der deutschen Kaufleute in England, Norwegen und dem slavischen Osten, die durch ihren Häuser- und Höfebesitz viel mehr an den Ort gefesselt waren.

In Dordrecht, das damals noch der Haupthandelsplatz Hollands war, suchte der Regent Herzog Albrecht von Bayern den deutschen Handel durch Verleihung von Privilegien, die den flandrischen des deutschen Kaufmanns nachgebildet waren, 1358 dauernd festzuhalten. Sie fußten auf dem Privileg, welches preußische und westfälische Kaufleute 1340 für ihren Verkehr in Holland erworben hatten; aber die fortschreitende Vereinigung der niederdeutschen Kauf-

[1]) HR. I. I. n. 212 § 10.
[2]) HR. I. I. n. 212, III n. 13.

mannschaft zu einer einzigen großen Gesamtheit zeigte sich darin, daß das Recht zur Benutzung dieser Freiheiten ausgedehnt wurde auf die ganze in der Brügger Genossenschaft geeinte deutsche Kaufmannschaft.[1])

Die Seele der energischen Angriffspolitik gegen Flandern war Lübeck, das überhaupt vom 13. bis 16. Jahrhundert jederzeit die Leiterin der hansischen Handelspolitik gegenüber Flandern gewesen. In Lübeck wurden die wirkungsvollen Beschlüsse gefaßt, dort die Klagen der Städte gegen Flandern eingereicht.[2]) Groß war der Eindruck, den das Vorgehen der Städte machte, allgemein der Anschluß an ihre Verfügungen. Auch für Bremen mag diese Kraftentfaltung der Städte ein Grund mit gewesen sein, seine ablehnende Haltung gegen die Gemeinschaft der Städte, die es über 70 Jahre behauptet hatte, aufzugeben, und sich in „das Recht des gemeinen Kaufmanns" wiederaufnehmen zu lassen. Nur das südersceische Kampen, eine Stadt mit besonders weit und reich nach dem Westen und nach der Ostsee verzweigtem Handel, verständigte sich mit Flandern, erhielt die Privilegien, die zuvor die deutschen Kaufleute besessen hatten, und versprach dagegen, Flandern mit den nötigen Gütern aus dem Osten versorgen zu wollen.[3]) Außerdem aber suchte Graf Ludwig als Ersatz für den ausbleibenden hansischen Verkehr eine Kaufmannschaft in sein Gebiet zu ziehen, deren Bedeutung für den nordeuropäischen Handel damals erst in den Anfängen stand; er errichtete für die Kaufleute von Amsterdam und ganz Holland einen Stapel ihrer Fettwaren in Antwerpen.[4])

Die hansische Kaufmannschaft richtete sich in Dordrecht ein. Sie schloß zusammen mit Dordrecht einen Vertrag mit der Burggräfin von Seeland über das Auslegen von Schiffahrtszeichen vor der Maasmündung zur Sicherung des Seeverkehrs.[5]) Vergeblich waren die Versuche des Grafen von Flandern, mit dem Hochmeister des deutschen Ordens in Preußen und seinen Städten Sonderverhandlungen anzuknüpfen, die er in der Hoffnung unternahm, daß die besonderen Interessen namentlich des Ordens zur Loslösung Preußens von der hansischen Politik führen würden. Denn der

---

1) Hans. UB. III n. 396, vgl. II n. 658.

2) HR. 1. I. n. 212—214; vgl. von der Osten, Die Handelssperre des deutschen Kaufmanns gegen Flandern, S. 12ff.

3) HR. 1. III n. 250—252.

4) Hans. UB. III S. 173 Anm. 4.

5) Hans. UB. III n. 414.

Orden hatte auf Grund seines Bernsteinmonopols und seines Getreides, aber auch anderer Landesartikel einen eigenen immer bedeutender werdenden Handel mit dem Westen organisiert. Auch Köln ließ sich nicht von der Verbindung der Städte abziehen, obwohl Flandern die alte Eifersucht der Stadt auf ihre jüngere glücklichere Handelsrivalin Lübeck aufzustacheln suchte und auch auf die Schäden hinwies, die dem umfangreichen Weinhandel der Kölner durch die Handelssperre zugefügt würden. Köln, das durch die Wirren in Flandern und die Verletzungen der Privilegien auch empfindlich getroffen war, beantragte im Gegenteil bei Lübeck die Verschärfung der Sperre, damit durch Hunger der Widerstand desto schneller gebrochen werde.[1]) Schon war in der Tat in Flandern eine Hungersnot ausgebrochen.

Unter solchen Umständen kam es am 14. Juni 1360 nach mehreren vergeblichen Verhandlungen zum Friedensschlusse. Die vermittelnde Tätigkeit eines angesehenen Kölner Kaufmanns, des Ritters Sander Jude, der dafür von der Stadt Brügge ein Ehrengeschenk erhielt, scheint die Verständigung gefördert zu haben.[2]) Die Forderungen der Städte, die weit über die anfänglichen Anerbietungen Flanderns hinausgingen, wurden zum größten Teile bewilligt. Die bisher genossenen Privilegien wurden bestätigt und durch Zusätze, die von den Städten aus den gemachten Erfahrungen abgeleitet waren, ergänzt. Wesentliche Fortschritte im Handelsrecht gegen die frühere Zeit stellten sie dar. Das Maklergeschäft und die Maklergebühren wurden in einer besonderen Urkunde geregelt. Alle gewährten Gerechtsame wurden nicht an den Stapel zu Brügge allein geknüpft, sondern auf Niederlassungen der deutschen Kaufleute in ganz Flandern ausgedehnt. Ausgestellt und besiegelt wurden sie nicht nur vom Landesherrn, sondern auch von den drei großen Städten. Gleichwertig neben ihrem Herrn übernahmen Gent, Ypern und Brügge die Mitbürgschaft und Verpflichtung für die Beobachtung der hansischen Privilegien. Sie stellten überdies einen Revers aus, daß diese auf ihren und des Landes besondern Wunsch erteilt seien, d. h. der Hanse gegenüber erklärten sie sich in erster Linie haftbar für vorkommende Verletzungen derselben.[3])

[1]) HR. 1. III n. 256.
[2]) HR. 1. III n. 268 § 2.
[3]) Hans. UB. III n. 495—503.

Aber Flandern vergaß doch auch seiner Helfer nicht. Kampen erhielt im wesentlichen dieselben Privilegien zugebilligt und ebenso Nürnberg, das wie Kampen die günstige Gelegenheit benutzt hatte, den eigenen Handel auf Kosten des hansischen zu erweitern.[1])

Nach dem Friedensschlusse wurde die Handelssperre von den Städten aufgehoben. Aus Dordrecht kehrte das Kontor nach Brügge zurück. Damit wurde das große holländische Vorzugsprivileg gegenstandslos. Holland griff 1363 auf den Freibrief vom Jahre 1340 zurück. Der Zolltarif wurde beträchtlich erweitert, in den meisten Sätzen erhöht. Die aus dem flandrischen Privileg entlehnten Vorteile wurden gestrichen. Der Kreis der Genießenden aber blieb die Gesamtheit der hansischen Kaufleute.[2])

Der Handelskrieg mit Flandern brachte die Hansestädte in ihrer Vereinigung nach allen Seiten hin dem Auslande als die Leiter der Handelspolitik zum Bewußtsein. Das größte Kontor der deutschen Kaufmannschaft hatten sie zum Vollzugsorgan ihres Willens heruntergedrückt.

Auch in den andern Ländern ihres Handelsgebiets führten auf anderen Wegen, unter anderen Verhältnissen zwingende Notwendigkeit und eigenes Streben die deutschen Städte zu entsprechenden Zielen und Erfolgen. Als die neuen Grundlagen des Verhältnisses zu Flandern von den Städten erkämpft waren, hatte sich im Norden schon der Knoten geschürzt, der nur mit dem Schwerte wieder zu lösen war.

---

3. Die Hansestädte und der Norden.

Nur Rohstoffe und einige Lebensmittel brachten die nordischen Länder Norwegen, Dänemark, Schweden und Finnland hervor. Schweden lieferte als wichtigsten Exportartikel Kupfer aus den Gruben Westmanlands Siende Härad, Gorunda und Norbo.[3]) Stockholm war der Hauptausfuhrhafen für Osemund, das im

---

[1]) Hans. UB. III S. 251 f., vgl. IV S. 6 Anm. 3, n. 10—12, 15—18.

[2]) Hans. UB. IV n. 82.

[3]) Styffe, Bidrag till Skandinaviens Historia I n. 37, 46, Hans. UB. IV n. 498 u. Anm. 3.

Auslande so geschätzte Eisenerz.[1]) Gern bezahlten die schwedischen Herrscher und Großen ihre Bedürfnisse mit Anweisungen auf Eisen- und Kupferlieferungen. Lübisches Kapital belebte den Betrieb der schwedischen Metallwerke. Waldprodukte, Felle und Pelzwerk lieferten Schweden, Finnland, Südnorwegen, Erträge der Viehzucht und des Landbaues Dänemark, Schonen und Südschweden, der Seefischerei in reichstem Maße Dänemark und Norwegen. Bergen war der Hauptplatz des Stockfischexports. An der Südspitze Schonens, in Skanör und Falsterbo, wo der Sund einmündet in die Ostsee, vereinigten sich Zubereitung, Verpackung und Versand des Herings, der im Sunde seit etwa dem Ausgange des 12. Jahrhunderts in größter Menge von den Dänen gefangen ward.

Dagegen fehlten dem Norden eigene Industrie und eigner Handelsstand so gut wie völlig. Aus dem Westen bezog er die Tuch- und Leinengewebe,[2]) die Luxuswaren des Südens und des Orients, von dort und aus den deutschen Städten die Nutz- und Luxusartikel gewerblicher Tätigkeit, die westlichen und rheinischen Weine, aus den Städten der Nord- und Ostseeküste das beliebte Bier der blühenden Brauindustrien in Bremen, Hamburg, Lübeck und Wismar.[3]) Dazu kamen noch zwei alles überragende Bedürfnisse, Salz und Getreide. Das nötige Salz wurde zum größten Teile von der Lüneburger Saline geliefert, der Vertrieb desselben ruhte fast ganz in Händen Lübecks und allenfalls auch Wismars. Noch stand die Nutzbarmachung des westfranzösischen sogenannten Baiensalzes für den Norden und die Ostseeländer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in den Anfängen. Für Getreide, das Norwegen, die Kernlande Schwedens und Finnland zu keiner Zeit, das auch Dänemark, Süd- und Mittelschweden bei mäßigen eigenen Erträgen nicht entbehren konnten,[4]) war Niederdeutschland das große Exportgebiet, Bremen mit dem Wesergebiet, Hamburg mit den Elbländern, die wendischen Küstenlande zwischen Elbe und Oder und das preußische Ordensland nebst dem Weichselgebiet. Auch Livland erzeugte häufig Getreideüberschüsse.

---

[1]) Über Verarbeitung, Verpackung usw. vgl. Styffe, Bidrag I S. CI. Vgl. Hans. UB. VIII n. 686.

[2]) Vgl. z. B. Aarsberetninger fra det Kgl. Danske Geh. Archiv V n. 14.

[3]) Vgl. z. B. Aarsberetninger etc. V n. 9 S. 17, HR. 1. I n. 323, 475 § 6.

[4]) Dänemark produzierte hin und wieder Überschüsse. Ausfuhr von Malz und Gerste findet sich gelegentlich sogar für Stockholm erwähnt.

Nicht ohne schwere Kämpfe gelangte der deutsche Handel im Norden zu seiner vorherrschenden Stellung. In Dänemark und Schweden allerdings war der Widerstand, auf den er stieß, nicht so groß. Hier wurde er auch besonders stark gefördert durch die Zuwanderung und Niederlassung zahlreicher handel- und gewerbetreibender Deutschen seit dem 12. Jahrhundert. In vielen dänischen Städten löste sogar das deutsche Recht das ursprüngliche dänische ab und die dänische Regierung erleichterte in jeder Richtung den Deutschen das Vordringen, vor allem wohl deshalb, weil ein nationaler Bürgerstand nicht vorhanden war, der dadurch hätte geschädigt werden können.

Anders verhielt sich der deutschen Einwanderung gegenüber die schwedische Regierung. Auch sie zwar hatte nichts dagegen, daß die Deutschen zahlreich sich im Lande niederließen. Nur verlangte schon Jarl Birger 1251 von ihnen, daß sie auf die Bewahrung ihres heimischen Rechts und ihres Volkstums verzichteten und sich durchaus Schweden zu sein gewöhnten.[1]) Aber wenigstens das letztere geschah nicht. Die im Verlaufe der folgenden 100 Jahre offenbar starke deutsche Einwanderung erhielt nicht nur dauernd das Nationalbewußtsein der Übergesiedelten rege, sondern vermochte sie auch, nach politischer Anerkennung ihrer Eigenart zu streben. In Wisby besaßen sie diese bereits seit dem 12. Jahrhundert, gesetzlich bestand der Rat der Stadt halb aus Goten, halb aus Deutschen. In den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts aber setzte König Magnus für die Verfassungen aller schwedischen Städte die völlige rechtliche Gleichstellung des deutschen Elements in Schweden mit dem schwedischen fest, die Hälfte ihrer Bürgermeister und Ratsherren sollte aus Deutschen bestehen. Auf dieser Rechtsgrundlage hat dann das deutsche Element seine selbständige politische Bedeutung innerhalb der schwedischen Städte bewahrt bis zum Jahre 1471.[2])

So bildeten nun die eingewanderten deutschen Kaufleute und Handwerker den politisch gleichberechtigten, wirtschaftlich wahr-

[1]) Hans. UB. I n. 448, vgl. i. allgem. Al. Bugge, Studier over de norske byers selvstyre og handel, S. 172ff.

[2]) Vgl. jetzt Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidsskrift 23 (1903) S. 41ff., wodurch die Behauptungen von einer zeitweisen, fast an Alleinherrschaft grenzenden Stellung der Deutschen im Rate Stockholms abgetan sind.

scheinlich überlegenen, an Zahl sehr beträchtlichen Bruchteil der Bevölkerung der schwedischen Handelsplätze Stockholm, Kalmar, Lödöse und anderer. Und die Zeit der mecklenburgischen Herrschaft in Schweden von 1364—1389 trug wesentlich dazu bei, das Selbstgefühl dieser deutschen Bevölkerungselemente zu stärken, die schwedischen Häfen und das schwedische Land in noch größerem Maße dem deutschen Handel zu öffnen. Ein Fernverkehr nach dem Westen Europas wurde von Schweden aus wohl direkt so gut wie gar nicht unterhalten, sondern für die Kaufmannschaft z. B. von Åbo und Stockholm vermittelt durch die Revaler, Danziger und Lübecker.[1]) Über die Ostsee hinweg vor allen Dingen nach Reval, Danzig und Lübeck wurde dagegen von Schweden und Finnland selbst ziemlich lebhafter Verkehr unterhalten. Andererseits rief der ständige deutsche Verkehr nach Stockholm und Lödöse dort allmählich deutsche Handelsfaktoreien ins Leben, die von der Landesherrschaft gestattet und mit bestimmten Rechten bedacht und deren Angehörige als Mitglieder der Hanse in ihrem Verkehr mit den Niederlanden vom Kontor zu Brügge zum Genuß der hansischen Privilegien zugelassen waren.[2]) Dieselbe Entwicklung erfolgte in schonischen und dänischen Verkehrsplätzen, in Malmö, Kopenhagen und Ripen, und sie tritt schon früher hervor in norwegischen, in Bergen, Opslo und Tunsberg.

Jedoch hatte sich viel schwerer als in Dänemark und Schweden der deutsche Kaufmann seine Stellung in Norwegen zu erkämpfen, dafür war dieselbe aber auch hernach desto bedeutender und fester. Noch im Anfange des 14. Jahrhunderts trat unter König Hakon V. ein Rückschlag gegen die Fortschritte und Vorzüge der Deutschen im Lande ein. Die Erlaubnis zur Ausfuhr von Stockfisch und Butter wurde für Ausländer 1316 an die Bedingung der Einfuhr vornehmlich von Getreide geknüpft. Im Jahre 1331 wurde ihr Aufenthalt und Handelsbetrieb in Bergen auf die Dauer der Marktzeit, d. h. die Zeit vom 3. Mai bis 14. September, beschränkt u. a. m.[3]) Noch besaß Norwegen damals einen blühenden Eigenhandel nach England und den Niederlanden, und bestand ein lebhafter Verkehr der Engländer und Schotten nach Norwegen. Jedoch alle diese

---

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. VI, S. 330 Anm., S. 335 Anm. 2.

[2]) HR. I. V n. 392 § 26,10, Hans. UB. VIII n. 951.

[3]) Vgl. Bruns, die Lübecker Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II, S. V ff.

Verhältnisse änderten sich schnell unter König Magnus. Die starke Herrschgewalt, die Hakon V. noch ausgeübt hatte, wurde von ihm nicht festgehalten, die strenge Handhabung der Landesgesetze gegen die Fremden ließ nach. König Magnus erkaufte 1343 die Geneigtheit der wendischen Städte und der hansischen Kaufleute durch die Verleihung eines Verkehrsprivilegs für Norwegen. Der Einfuhrzoll wurde herabgesetzt, die Zollbelastungen aus König Hakons V. Zeit wurden aufgehoben, sämtliche ältere Handelsfreiheiten bestätigt.[1])

Damit gewann der hansische Handel in Norwegen die rechtliche Grundlage, an die sein nunmehr bedeutender Aufschwung anknüpfte. Die Verdrängung der Norweger von den Meeren wurde schnell vollständig. Seit Beginn des 15. Jahrhunderts verlautet für mehr als hundert Jahre nichts von einem eigenen Seeverkehr der Norweger, nur 1466 wird einmal ein norwegisches Schiff in Sluys erwähnt.[2])

Der Verkehr der Engländer nach Bergen verminderte sich mehr und mehr. An die Stelle beider traten die Deutschen. Und erst jetzt bildeten sich auch die dauernden Niederlassungen der deutschen Kaufleute in den Formen und nach dem Vorbilde der großen hansischen Auslandskontore, so in Opslo und Tunsberg,[3]) von wo aus sie sich Ein- und Ausfuhr des söndenfjeldschen Norwegens untertan machten. Erst jetzt taucht auch die feste Niederlassung deutscher Kaufleute in Bergen, dem Brennpunkte des nordenfjeldschen Norwegens, hervor.[4]) Der direkte Handel nach den Schatzlanden der Krone, d. i. dem Norden Norwegens und den norwegischen Inseln zwischen Grönland und Schottland, blieb den Fremden zufolge eines für diese Gebiete verhängnisvollen Handelssystems der nordischen Herrscher verboten. Für diese Gebiete sollte Bergen der Stapelplatz bleiben.[5]) Hier aber bauten die deutschen Kaufleute in der Folgezeit jene merkwürdige Faktorei aus, die oft geschilderte „deutsche Brücke" mit ihren nachmals dreißig nebeneinander am

---

[1]) Hans. UB. III n. 13, vgl. i. allgem. Sars, Udsigt over den norske Historie III S. 2ff., Al. Bugge, Studier etc. S. 169ff., derselbe, Handelen mellem England og Norge i. Norsk hist. Tidsskr. 3. R. IV.

[2]) Hans. UB. IX S. 166 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. III S. 37 Anm. 2, S. 169 Anm. 2, HR. I. I n. 196.

[4]) Hans. UB. III n. 70, 169, IV S. 11 Anm. 1. Vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. VII f.

[5]) Hans. UB. III n. 136, vgl. I n. 1144.

Hafen liegenden Höfen und dem eigentümlichen Leben ihrer Insassen in den schmalfrontigen, aber tiefen Häusern. Streng hielt das Kontor auf Abgeschlossenheit gegen die norwegische Stadtbevölkerung, seine Haltung war ihr gegenüber trotzig und gewalttätig und entsprang dem Bewußtsein der Macht, die es durch seine fast monopolartige Beherrschung der norwegischen Volkswirtschaft über Land und Leute besaß. Denn die deutschen Händler zogen im Widerspruch mit den Privilegien der Einheimischen den Groß- und Kleinhandel nach allen Richtungen an sich.[1])

Die Selbständigkeit des deutschen Kaufmanns und Handels in Norwegen besaß eine nicht zu unterschätzende Stütze an den starken Siedelungen deutscher Handwerker, die auch in allen bedeutenden norwegischen Verkehrsplätzen vorhanden waren, so in Bergen, Trondhjem, Opslo und Tunsberg. Anscheinend nach dem Hauptgewerbe, das sie betrieben, wurden sie kurzweg als die deutschen Schuhmacher bezeichnet, waren aber in verschiedene Ämter gegliedert, so in Bergen in die Schröder, Goldschmiede, Pelzer, Scheerer, Bäcker und als führendes Amt die Schuhmacher.[2]) Sie bildeten Sondergemeinden in den norwegischen Städten, sie standen zum König als von ihm anerkannte Genossenschaften in besonderem Miets- und Schutzverhältnis, wohnten auf königlichem Grund und Boden, genossen Befreiung von verschiedenen Bürgerpflichten in den Städten und beanspruchten für diese ein Monopol des Handwerksbetriebs.[3]) Sie schlossen sich ebenfalls scharf gegen Gemeinschaft mit den Norwegern ab und ihr enger Zusammenhang mit der deutschen Kaufmannschaft, namentlich in Bergen, erhielt ihr Nationalgefühl rege. Denn sie standen nicht, wie es hätte sein sollen, unter den norwegischen Gesetzen, sondern unter der Gerichtsbarkeit des Kontors und unter den Privilegien der Hanse. Und selbst bis in die innern Angelegenheiten der deutschen Ämter wußte das Kontor seine leitende und anordnende Tätigkeit zu erstrecken: mit ihm zusammen vereinbarten z. B. die Schuhmacher zu Bergen im Jahre 1412 ihre Amtsrolle.[4]) In beiden

[1]) Vgl. für Tunsberg Hans. UB. IV n. 37.

[2]) So 1451, Hans. UB. VIII n. 42 § 21.

[3]) Vgl. für Bergen Hans. UB. IV n. 338, 423, 725, für Trondhjem daselbst n. 339, 543, 588, für Opslo daselbst III n. 291, IV n. 781 u. Anm. 1, V n. 795, 880.

[4]) Hans. UB. V n. 1051. Vgl. auch die Auseinandersetzungen zwischen den Schuhmachern und dem Kontor 1379, das. IV n. 658, u. 1408, das. V n. 859.

Gruppen lebte das Bewußtsein ihrer Interessengemeinschaft gegenüber den Norwegern, und die Stellung der einen war durch den Rückhalt an der andern so besonders fest und sicher.

Der eigne Seehandel der Dänen war zwar nicht groß in den beiden letzten Jahrhunderten des Mittelalters, doch war er keineswegs bloß Nachbarschaftsverkehr in kleinen Fahrzeugen nach den wendischen Städten, wie es fast ganz der schwedische und finnische nach den preußischen und livländischen war, sondern er blieb erheblich mehr Fernverkehr. Dänische Kaufleute, namentlich aus Ripen, verkehrten wie vor alters anscheinend ziemlich lebhaft nach Brügge und Sluys und überhaupt den Niederlanden während des 15. Jahrhunderts.[1]) Dänische Große aber, wie die Lembecks in Jütland, Bischof Peter von Roeskilde und andere, besaßen Seeschiffe von zum Teil beträchtlicher Größe und suchten mit ihnen im internationalen Frachtgeschäft Verdienst.[2]) Doch ging im Jahre 1468 das Urteil der Engländer über die dänische Schiffahrt dahin, daß Dänemark keine eigne Schiffahrt und Seeleute habe, sondern angewiesen sei auf die Hansestädte.[3]) Im Verhältnis der deutschen Kaufleute zum dänischen Reich ergab die wichtigsten Beziehungen der Hering des Sundes. Eingehende Würdigung[4]) hat seinerzeit die eigenartige Rolle erfahren, die Skanör und Falsterbo, die beiden kleinen Fischerplätze an der Südspitze von Schonen, im Verkehrsleben Nordeuropas gespielt haben. Denn dort an der Ausmündung des Sundes in die Ostsee besaß der Verkehr, soweit er sich nicht auf der derzeit wichtigsten Handelsstraße Nordeuropas über Hamburg und Lübeck durch Holstein bewegte, bis um die Wende des 14. Jahrhunderts einen Umschlagsplatz von großer Bedeutung zwischen den Anwohnern der Nordsee und der Ostsee. Alljährlich in der Zeit nach dem 25. Juli bis in den Oktober fand diese Messe statt. Zeit und Gelegenheit derselben aber ergab sich durch das Zusammenströmen der fremden Händler und Schiffer

---

[1]) Vgl. z. B. Delepierre et Priem, Documents etc. de la Flandre Occidentale 2. Ser. I, S. 66, Hans. UB. VI n. 14 u. Vorbemerkung, n. 183 § 9, 343, 1073 u. Anm. 2, HR. 1. VI n. 385 § 16, HR. 2, II n. 252, III n. 311 § 8, Hans. UB. IX n. 63, S. 166 Anm. 2 Schluß.

[2]) Vgl. Hans. UB. IV n. 172, V n. 457, HR. 1. IV n. 428, 430, VIII n. 983.

[3]) Hans. UB. IX n. 523 § 1 f.

[4]) Vgl. D. Schäfer, Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, Hans. Gesch. Qu. IV Einleitung.

und Gewerbetreibenden, die den Hering, dessen Fangzeit dann war, von den Dänen in Empfang nahmen, für den Versand zurichteten und in Tonnen einlegten und verluden. Übrigens beschränkte sich dies geschäftige Treiben nicht auf Skanör und Falsterbo, sondern es entfaltete sich im Laufe der Zeit auch in anderen südschonischen Hafenplätzen, sowie in Dragör auf Amager, wo vornehmlich Angehörige süderseeischer Städte, und auf Bornholm, wo Danziger und Greifswalder vorzugsweise verkehrten.[1]) Es waren vorwiegend Deutsche von der Nordsee und Ostsee, in deren Händen der Vertrieb des Herings lag und die ihn zur europäischen Handelsware von großer Wertschätzung machten. Um der Tätigkeit ihrer Angehörigen auf den schonischen Verkehrsplätzen feste Unterlagen zu geben, erwarben deutsche Städte seit dem 13. Jahrhundert einzeln von den dänischen Herrschern dort Grund und Boden, eine sogenannte Fitte, Zollvergünstigungen und andere Verkehrs- und Aufenthaltserleichterungen in großem Umfange. Auf ihrer Fitte, die mit den erforderlichen Baulichkeiten ausgestattet war, besorgten die Bürger ihre Angelegenheiten unter Leitung eines Vogts, der jedes Jahr zu Beginn und für die Zeit der Schonenreise von der Stadt bestellt und in vielen Städten gern aus dem Kreise ihrer Ratsherren gewählt war. Denn sein Amt war schwer und umfangreich. Er hatte die Interessen seiner Stadt und seiner Mitbürger dort nach allen Richtungen hin zu vertreten und war mit Gerichts- und Polizeigewalt über sie ausgestattet.[2])

Die Beteiligung der Hansestädte am Verkehr mit den nordischen Ländern war keine so allgemeine, die Gesamtheit der Städte umfassende, wie sie im Verkehr mit dem Osten oder dem Westen vorhanden war. Denn die livländischen Städte besaßen zu Dänemark nur sehr geringe, zu Norwegen anscheinend gar keine Handelsbeziehungen und standen, und zwar vorwiegend Reval, nur zu Finnland und Stockholm in lebhafteren. Auch die preußischen Städte waren stärker beteiligt nur am Verkehr mit Schweden und Finnland, Danziger Kaufleute hatten ihre Lieger in Stockholm und Åbo;[3]) ihr Handelsinteresse an Schonen wurde

[1]) Vgl. für Greifswald, Hans. UB. IV n. 648, 684, V n. 1078, für Danzig das. IV n. 957, 974, V n. 639, 640 und zahlreiche Belege i. d. HR. 1. II—V.

[2]) Vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV, S. CXXXVI ff. u. Schäfer, Die Hansestädte und König Waldemar, S. 255 ff.

[3]) HR. 1. VII n. 828.

erst wie das der westeuropäischen Nichthansen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts lebhafter. Auch mit Bergen unterhielten sie im 14. Jahrhundert Verkehr. Aber die wendischen Städte wußten diesen mehr und mehr zu unterdrücken. Die pommerschen Städte pflegten nur zu Schonen lebendigere und mit der Zeit noch wachsende Beziehungen. Der Verkehr zwischen den binnenländischen Hansestädten und dem Norden war im ganzen ebenfalls sehr gering. Zwar vertrieben Kölner gelegentlich ihren Wein auf Schonen und finden sich Spuren von Handelsverbindungen westfälischer Städte mit Schweden und Schonen noch im 15. Jahrhundert, mit Bergen aber standen nur die sächsischen Städte und zwar zumeist über die wendischen Häfen, aber auch über Bremen in Verkehr. Auch Bremen selbst unterhielt gewiß nicht ganz geringfügige Handelsbeziehungen zu Schonen und Bergen. An beiden Stellen aber wurde sein Verkehr wie auch der der andern genannten Städtegruppen erheblich übertroffen durch die süderseeischen Städte Kampen, Deventer, Zütfen, Harderwijk, Zwolle und Staveren. Jedoch den weitaus größten und gleichmäßig auf alle drei nordischen Länder verteilten Handel hatten die wendischen Städte, voran Lübeck, die in unmittelbarster, zentraler Nachbarschaft zum Norden gelegene Städtegruppe, entwickelt.[1])

Unter diesen Umständen aber konnten die Beziehungen zum Norden zur Vereinigung der Gesamtheit der deutschen Städte, zur Förderung ihrer Einheit nur in geringem Maße beitragen. Sie waren in der Hauptsache nur ein wichtiger Faktor für den dauernden und besonders engen Zusammenhang der wendischen Städte untereinander. Mit diesen waren andere Handelsmächte, hansische und nichthansische, in stärkerem Maße nur am Verkehr mit Schonen beteiligt und an der Freiheit und Sicherheit der Schiffahrt im Sunde interessiert. Nur in Beziehung auf Schonen und auf die Sundschiffahrt konnten daher die wendischen Städte, wenn nötig, die andern zu gemeinsamer Aktion um sich zu sammeln, eine allgemein-hansische Politik zu treiben versuchen.[2])

Der Verkehr mit den nordischen Ländern, namentlich der Handel mit dem schonischen Hering und dem Stockfisch, war von

---

[1]) Vgl. auch mit Bezug auf Norwegen hierzu: Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II, S. XIVff.

[2]) Vgl. auch die Ausführungen von W. Stein, Beiträge, S. 6ff.

sehr großer Wichtigkeit für den Wohlstand der wendischen Städte. An jenem waren sie am meisten beteiligt, in diesem besaßen sie fast ein Monopol, und das deutsche Kontor zu Bergen besaß von Anfang an und erhielt immer stärker ein wendisch-lübisches Gepräge. Allerdings stand ihr Zwischenhandel zwischen West- und Osteuropa, was Umfang, Gewinn und Bedeutung für ihren Gesamthandel und ihre Stellung im Weltverkehr anbelangte, sehr wahrscheinlich über ihrem Verkehr mit dem Norden, aber dieser war namentlich für die kleineren Händler und die Handwerker der wendischen Städte ein wichtiges, vielleicht das wichtigste Verkehrsgebiet, aus dem diese Kreise der Bevölkerung ihren soliden Wohlstand schöpften, dessen Beeinträchtigung, sei es durch Zollerhöhungen oder Verkehrsunsicherheit im Norden oder anderes, sie jedesmal schnell in Erregung versetzte.

Ein Menschenalter lang hatte die schwedische Herrschaft über Schonen auch den Handel beeinträchtigt; als aber 1360 der Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag diese Provinz wieder mit Dänemark vereinigte, schien auch dem deutschen Handel die erneute Sicherung seiner Stellung und Interessen in Schonen zu winken.

Waldemar Atterdag jedoch verfolgte andere Ziele. Dänemarks Befreiung von jedem fremden Joche, das war, nachdem er 1340 mit Unterstützung Lübecks und der wendischen Städte die Herrschaft über das zerrüttete Land übernommen hatte, das Ziel seines Strebens.[1]) Mit diesem aber verband sich untrennbar noch ein zweites; das neubegründete Reich sollte in einer starken selbständigen Königsgewalt seinen Mittelpunkt erhalten. Alle Stände unterwarf des Königs Finanzpolitik.[2]) Eine Reihe fürstlicher Zeitgenossen handelte nach denselben Vorsätzen, so vor allen Kaiser Karl IV., König Kasimir der Große von Polen, Winrich von Kniprode, der größte Hochmeister des deutschen Ritterordens. Alle diese Herrscher wußten auch die Vorteile des Handels und Verkehrs und der wirtschaftlichen Erschließung ihrer Länder für ihre Finanzpolitik in ausgiebigster Weise fruchtbar zu machen. Auf umfassende finanzielle Hilfsquellen hatte Waldemar bis 1360 die

---

[1]) Vgl. Erslev, Dronning Margrethe S. 2ff., dagegen Reinhardt, Waldemar Atterdag passim. Zur Würdigung Waldemars auch Schäfer, Hansestädte, S. 168ff., 546ff.

[2]) Über die Stimmung der Dänen vgl. Script. rer. danic. VI, S. 229.

königliche Macht in Dänemark neubegründet. Die Eroberung Schonens machte ihn zum Herrn reichlich und sicher fließender Zolleinkünfte, die er durch Erhöhung der Abgaben schnell noch bedeutend zu steigern versuchte.

Die wendischen Städte, die Hauptinteressenten am schonischen Verkehr, waren schließlich geneigt, in des Königs Forderungen zu willigen. Da warf er sich im Hochsommer 1361 in Fortsetzung des Kriegs gegen Schweden, wo man mit Spannung seit dem Frühjahr seine Vorbereitungen verfolgt hatte,[1]) auf Wisby, die alte Hansestadt und vor dem glanzvollen Emporsteigen Lübecks Brennpunkt des Ostseeverkehrs. Am 28. Juli 1361 öffnete die Stadt nach einer verlorenen Schlacht die Tore. Wohl bestätigte der König bereits einen Tag nach der Unterwerfung die Privilegien der Stadt und vermehrte sie,[2]) und die Bürger lösten das in ihren Mauern lagernde hansische Gut durch Zahlungen von der Plünderung aus. Dennoch versetzte die leichte Eroberung der Bedeutung der Stadt einen weiteren schweren Stoß. Sie brach den Rest mannhaften Selbstgefühls der Bevölkerung. Jahrhundertelang blieb die Insel nun unter dänischer Herrschaft, ein steter Zankapfel zwischen Dänen und Schweden.

Die Eroberung Gotlands, das durch seine Lage im Mittelpunkt der Ostsee fast alle Küsten und Verkehrsstraßen des Meeres beherrschte, bedeutete den ersten Versuch, eine dänische Seeherrschaft über die Ostsee zu begründen. Auch nach dieser Richtung empfanden die deutschen Städte eine Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfreiheit durch Waldemar. Schon 1356 hatten Hamburg und die über Hamburg nach Westen verkehrenden Kaufleute in der Besetzung und Befestigung Helgolands durch den König die Absicht einer Behinderung des Seeverkehrs geargwöhnt.[3]) Als aber Dänemark nun die freie Verfügung der Städte über die Ostseegewässer antastete, kam schnell Leben und Bewegung in die Städte. Schon am 7. September 1361 schlossen in Greifswald die Städte Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Anklam, Stettin, Kiel, Bremen und Kolberg mit den Abgeordneten der nordischen Könige Magnus und Hakon ein Kriegsbündnis gegen Waldemar.

---

[1]) Hans. UB. IV n. 9.
[2]) Hans. UB. IV n. 21.
[3]) Hans. UB. III n. 363.

Das Ziel der Städte sprach der Bündnisvertrag klar aus: Überlassung von Helsingborg, Malmö, Skanör, Falsterbo im Falle der Eroberung Schonens an die Städte auf unbestimmte Zeit, keine Veräußerung Schonens ohne Befragung der Städte. Vollständig Herren wollten die wendischen Städte an diesem wichtigsten und gewinnreichsten Brennpunkte ihres Erwerbslebens und des allgemeinen Verkehrs werden. Das Verkehrsprivileg für Schonen, das nordischerseits allen an dem Bündnisse teilnehmenden Städten am 9. September zugestanden ward, war das erste allgemein hansische auf diesem Gebiete. Es beruhte auf den lübischen Freibriefen für Schonen und brachte auch Lübecks weitergehende Wünsche zum Ausdruck. Auch vergaßen die Städte nicht, gleichzeitig die Vergünstigungen für ihre Kaufleute in Schweden und besonders Norwegen vermehren zu lassen.[1])

Um die Heranziehung der anderen Städte zu tätiger Hilfeleistung bemühten sich die wendischen zunächst nicht sonderlich, doch erwarteten sie von den preußischen, livländischen, süderseeischen, von Flandern und besonders von Kampen die Beobachtung ihres gegen Dänemark erlassenen Verkehrsverbots.

Die Erwartungen der Städte wurden schwer getäuscht. Die nordischen Bundesgenossen blieben im entscheidenden Augenblicke aus, die Niederlage der städtischen Flotte vor Helsingborg im Juli 1362 war die Folge. Sie waren nicht stark genug, ohne die Hilfe von Fürsten Dänemark zu besiegen. Aber auch eine allgemeine Verkehrssperre gegen Dänemark erwies sich als undurchführbar. Auch diesmal waren es Kampen und seine Nachbarstädte, die unbekümmert um die Mahnungen der kriegführenden Städte den Verkehr fortsetzten. Untätig schaute deren Flotte im Sunde der Niederlage der wendischen zu, einen Monat später aber bestätigte Waldemar den Kampenern alle in Dänemark erlangten Privilegien, so daß sie noch im selben Jahre dem Handel auf den schonischen Märkten ungestört nachgehen konnten. War das ein für ihre Neutralität zuvor vereinbarter Preis? Zugeständnisse Waldemars an andere Städte des süderseeischen Westens folgten in den nächsten Jahren.[2]) Auch die preußischen lehnten die Berücksichtigung der

---

[1]) Hans. UB. IV n. 28.

[2]) Schäfer, Hansestädte, S. 587ff. Hans. UB. IV n. 54. Für Hertogenbosch das. S. 28 Anm. 1, für Staveren n. 97, für Zütfen n. 155.

Wünsche der wendischen Städte ab. Herr der Lage, schraubte Waldemar die Zollabgaben der deutschen Kaufleute in unerhörter Weise hinauf. Auch ihnen gegenüber sollten seine Finanzpläne nun verwirklicht werden. Überdies gingen ihnen die norwegischen Vorrechte verloren. Als König Hakon 1363 Waldemars Tochter Margrethe heiratete und mit diesem sich versöhnte, begann schnell in Norwegen eine feindliche Politik gegen den deutschen Handel. Dagegen mußten es die Städte als Gewinn betrachten, daß 1364 Hakons Vater Magnus durch Albrecht III. von Mecklenburg mit Unterstützung seines bedeutenden Vaters Albrecht II. des schwedischen Throns beraubt wurde.[1] Nach Lage der politischen Verhältnisse war die neue mecklenburgische Herrschaft in Schweden auf das Wohlwollen der Städte angewiesen, deren Verkehrsfreiheiten hier denn auch ungeschmälert fortbestanden.

Für die lübisch-wendische Politik kam es in erster Linie darauf an, den Stillstand, den sie mit Dänemark abzuschließen sich gezwungen gesehen hatte, zur Bildung einer neuen zuverlässigeren Koalition auszunützen, die nach den gemachten Erfahrungen alle Seehandel treibenden deutschen Städte fest umfassen mußte. Allerdings war ihr Verhältnis zu Kampen sehr gespannt.[2]

---

4. Weitere Festigung der Verbindung der Städte.

Trotz des anscheinenden Mangels an Zusammenhangsgefühl zwischen den Städten wurden aber auch diese Jahre für die fortschreitende Verdichtung und Umwandlung der Kaufmannshanse in eine Hanse der Städte von größter Bedeutung. Zunächst für das Verhältnis der auswärtigen Niederlassungen ihrer Kaufleute zu den heimischen Städten. Das Streben der Städte blieb bei der Unterstellung des Brügger Kontors unter ihren Willen nicht stehen.

In Nowgorod am Ilmensee befand sich die große Niederlassung der deutschen Kaufleute für den Handel mit dem russischen Osten.

---

[1]) Vgl. Rydberg, Sverges Traktater med främmande Makter, II n. 362f., 367, 369, 373f.

[2]) HR. 1. I. n. 321 § 13.

Die Eigenart und die mannigfachen Besonderheiten dieses Verkehrs brachten es mit sich, daß schon früh, längst ehe das Bedürfnis darnach in den Niederlassungen zu Brügge und London erwachte, für dies Kontor Statuten, die Skra von Nowgorod, das geltende Recht für den Hof, seine Insassen, seinen Handelsbetrieb, sein Verhältnis zu den Eingeborenen, aufgezeichnet waren. Sendeboten von Lübeck und Wisby, den Städten, die die oberste Leitung des Kontors ausübten, erschienen 1361 in Nowgorod, prüften die Skra, nahmen eine neue Zusammenstellung des gewordenen Rechts vor und riefen dem Kontor das alte Verhältnis in Erinnerung, daß es für jedes neue Statut, wenn anders dasselbe Rechtskraft erlangen solle, die Zustimmung von Lübeck und Wisby sowie auch der Städte Riga, Dorpat und Reval einzuholen habe. Damit war auch diesem Kontor der Wille der Städte, eine Kontrolle zu führen, nachdrücklich ausgesprochen worden. Und der Hansetag der Städte lübischen und gotländischen Drittels am 24. Juni 1366 bestätigte die Verfügungen jener Gesandtschaft und befahl dem Kontor aufs neue ihre Beachtung.[1]) Zugleich gebot er dem Brügger Kontor anläßlich einer eigenmächtig erlassenen Verfügung, künftighin erst für jede die Zustimmung der Städte nachzusuchen.[2]) Und dieselbe Verpflichtung legte er unter Androhung von Strafe der jungen Niederlassung in Bergen auf, deren Konsolidierung wahrscheinlich kaum über 20 Jahre alt war, die auf große Zeiten selbständigen Schaltens also noch nicht zurückblicken konnte und daher den Städten unselbständiger gegenüber stand.[3]) Überdies erteilte er ihr eine Reihe von Satzungen. Schon ein Jahr zuvor hatte das Kontor eine Anzahl grundlegender Statuten beantragt, und Lübeck hatte sie mit teilweisen Änderungen genehmigt. Die Übermacht Lübecks sprach sich auch hier in der Forderung aus, daß jeder Rechtszug vom Kontor an eine Stadt lübischen Rechts zu erfolgen habe.[4]) Weniger umschrieben gewesen war ursprünglich das Rechtsverhältnis beim Nowgoroder Kontor. Dort hatte schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts Lübeck sich selbst zur

[1]) Hans. UB. III S. 360, HR. 1. III S. 17f., I n. 376 § 26 u. Anm. 1, n. 385; vgl. F. Frensdorff, Das statutarische Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. d. Göttinger Ges. d. Wiss. 34 S. 45.

[2]) HR. 1. I n. 376 § 10, 380, vgl. II n. 86 § 18.

[3]) HR. 1. I n. 376 § 32, 384.

[4]) HR. 1. I n. 357, 358, vgl. n. 357a.

Oberinstanz gemacht und 1373 wurde diese Stellung gegenüber den Ansprüchen Wisbys von den Städten endgültig als zu Recht bestehend anerkannt.[1])

Jedoch der Hansetag zu Lübeck, Mittsommer 1366, hatte noch in anderer Richtung eine ganz besondere Bedeutung. Zum ersten Male versuchten die Städte für ihre ganze Gemeinschaft eine Anzahl von grundlegenden Verfassungsbestimmungen festzustellen und ihnen bindende Kraft für alle Hansestädte zu verleihen:

Niemand darf an den hansischen Privilegien Anteil haben, der nicht Bürger einer Hansestadt ist;[2])

Niemand darf Ältermann in Brügge, Bergen, Nowgorod sein, der nicht Bürger einer Hansestadt ist;[3])

Niemand darf Nowgorod besuchen, wenn er nicht zum Mitgenuß der hansischen Privilegien berechtigt ist;[4])

Wer in Zeiten eines Krieges der Hanse mit dem Auslande um Vorteils willen sein hansisches Bürgerrecht aufgibt, darf in keiner Hansestadt als Bürger wiederaufgenommen werden;

Verfestungen in einer Hansestadt gelten für alle Hansestädte;

Niemand darf Strand- und Raubgut hausen und handeln.[5])

Dazu fügten die Städte Beschlüsse, die auch ihren inneren und territorialpolitischen Verhältnissen gegenüber eine energische Sammlung der Widerstandskräfte bezweckten. Sie wurden unter dem lebendigen Eindrucke eines noch nicht beigelegten Aufstands der Bürgerschaft in Bremen gegen den Rat, der Verbindung des Stadtherrn mit den Aufständischen gegen Aufrührer und gegen feindselige Landesherrn gefaßt.[6])

Die angeführten Satzungen zeigen den Weg, den die Städte betraten, um ihre Hanse über die ihrer Kaufleute hinweg zum herrschenden Organ der Handelspolitik zu machen. Wachsende Schwierigkeiten und wachsende Konkurrenz, die das Ausland dem deutschen Handel machte, hatten die Städte wieder zur Vertretung ihrer Kaufleute aufgerufen. Als ihre vornehmste Aufgabe betrachtete diese Hanse der Städte die Wahrung der von ihren

---

1) HR. 1. I n. 296 § 15, 376 § 8, II n. 69.
2) HR. 1. I n. 376 § 11.
3) HR. 1. I n. 376 § 12, 26.4, 380, 384, wozu n. 358, 385.
4) HR. 1. I n. 376 § 13.
5) HR. 1. I n. 376 § 14, 16, 17.
6) HR. 1. I n. 376 § 6, 7, 27, vgl. i. allgem. später im 3. Buch.

Kaufleuten im Auslande errungenen Stellung. Ein durchaus defensiver Charakter, ein abschließender, monopolistischer Zug beherrschte sie. Dadurch daß die Vertretung der Handelsinteressen aus den einzelnen Pflanzstätten des deutschen Handels im Auslande in die Ratskollegien der Städte verlegt ward, wurde eine wirkliche planvoll arbeitende, nachdrückliche Handelspolitik überhaupt erst möglich. Unleugbar hat diese Umwandlung die Energie des niederdeutschen Handelslebens ganz bedeutend gehoben.

Die Statuten dieses Lübecker Hansetags stehen am Anfange einer Bewegung, die die Festigung der städtischen Verbindung durch den Ausbau einer weitangelegten Bundesverfassung zu erreichen hoffte, einer Bewegung, als deren Leiter, wenn nicht Urheber Lübeck und die allgemeinen Interessen seiner eigenen mächtigen Kaufmannschaft zu erkennen sind.[1])

5. Die Erwerbung der Privilegien in Dänemark und Norwegen.

Der deutsche Handel in den dänischen Gewässern, in Schonen, in Norwegen wurde von Jahr zu Jahr schwieriger und von größern Verlusten heimgesucht. Auch die preußischen Kaufleute hatten trotz der von ihnen beobachteten Neutralität schwer über Vergewaltigungen durch König Waldemar und seine Beamten zu klagen. Aber die imposante Macht des Ordensstaats, die Schlagfertigkeit seiner militärischen Kräfte unter der segensreichen Regierung Winrich von Kniprodes, beides gestattete den Preußen, eine viel entschiedenere Sprache zu führen. Jedoch verhielten sich die wendischen Städte gegen ihre Bündnisanträge 1366 ablehnend, mochte es nun Erbitterung sein, weil sie 1362 von den preußischen im Stiche gelassen waren, oder Mißtrauen in die eigenen Kräfte beim Mangel fürstlicher Bundesgenossen, oder die Besorgnis, durch die Verbindung mit der Ordenspolitik sich der eigenen Selbständigkeit des Handelns zu begeben. Da kam den Preußen von anderer Seite her ein Bundesgenosse. Auch Kampen und die süderseeischen

[1]) Vgl. später im 3. Buch.

Städte sahen sich in ihren Erwartungen auf Waldemar getäuscht. Am 11. Juli 1367 gingen preußische und süderseeische Städte, denen sich holländische und seeländische und sogar die Kaufleute Englands und Flanderns, die am Verkehr auf Schonen und im Sunde interessiert waren, anschlossen, in Elbing ein Bündnis gegen Dänemark und Norwegen ein.[1]) Da erst begann auch die Annäherung der wendischen Städte. Wollten sie sich nicht politisch und vielleicht auch merkantil beiseite geschoben sehen, so mußten sie durch Anschluß an die neue Koalition die Herrschaft über sie zu erlangen suchen. Man wird dem Einflusse bestimmter Personen diese Kräftigung der wendischen Politik zuschreiben dürfen. Im Jahre 1363 war, soweit sich feststellen läßt, zum ersten Male ein Bergenfahrer, der in den hansisch-norwegischen Verhandlungen nachmals vielgenannte Hermann van Osenbrügge, in Lübeck Ratsherr geworden, was auch später selten genug geschehen ist.[2]) Im selben Jahre war in Lübeck Jakob Pleskow, in Stralsund 1362 Bertram Wulflam in den Rat gewählt, beide waren schon 1364 Bürgermeister.[3]) Beide weit vor allen andern Politikern der Hanse waren diejenigen Männer, die auch dem Norden gegenüber jene Politik der Sammlung ins Werk setzten, die im Westen von so großen Erfolgen begleitet gewesen war. Beide haben dann jahrzehntelang der hansischen Politik wie der nachfolgenden Generation hansischer Politiker ihren Stempel aufgeprägt.

Die Elbinger Verabredungen, die in einem Handelsverbot gegen die nordischen Reiche und Schutzmaßregeln für die Schiffahrt gipfelten, alles weitere einer Tagfahrt zu Köln vorbehielten, suchte die wendische Politik auszubauen zu einem allumfassenden Angriffskriege gegen Dänemark und Norwegen nach Verbindung mit zuverlässigen und notwendigen fürstlichen Bundesgenossen.[4])

In Köln errangen die wendischen Städte in dem Bündnisse vom 19. November 1367 einen fast vollständigen Sieg aller ihrer Forderungen. Die gesamten seestädtischen Gruppen der niederdeutschen Küste zwischen Nowgorod und Brügge wurden vereinigt zu einem Angriffsbunde gegen Dänemark und Norwegen. Die

---

[1]) Hans. UB. IV n. 215, vgl. S. 82 Anm., HR. 1. I n. 400 § 3, 402 § 1.

[2]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. CXLIV.

[3]) Über Pleskow vgl. Brehmer i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 55f., über Wulflam vgl. Fock, rügensch-pommersche Geschichten III S. 179.

[4]) HR. 1. I n. 411 § 2.

Gewinnung fürstlicher Bundesgenossen, Schwedens, Mecklenburgs, Holsteins, wurde den wendischen Städten gestattet, aber alles Risiko solcher Verbindungen, freilich auch alle Vorteile sollten die wendischen allein auf sich nehmen. Der Kriegsplan wurde in den Hauptzügen entworfen, mit einem besonderen Zoll, dem sogenannten Pfundgelde, zur Deckung der Kriegskosten, wie schon im Jahre 1362 der hansische Ausfuhrhandel belegt.[1]) Den Verkehrsordonnanzen des Bundes wurde zwingende Verbindlichkeit für alle Städte verliehen. Nur ein allgemeines Verbot der Fahrt durch den Sund, die Verlegung alles Handels für die Kriegszeit auf den Landweg Lübeck—Hamburg setzten die wendischen Städte jetzt so wenig wie in den vergangenen fünf Jahren durch.[2]) Auch nach dem vollgiltigen Friedensschlusse mit Dänemark-Norwegen sollte das Bündnis der Städte noch für drei Jahre in Kraft bleiben.[3])

So war die Kölner Konföderation ein Kriegsbündnis, allein für den vorliegenden Fall geschlossen, ein Gemisch gegenseitiger Zugeständnisse der wendischen und der preußisch-niederländischen Städtegruppe. Aber neubelebt und weitergefördert wurde durch das Bündnis das Gefühl ihrer gemeinsamen Interessen und der Notwendigkeit dieselben zu verteidigen. Und deutlich zeigte der Verlauf des großen Krieges, daß die Anordnung der Handelspolitik Sache der Städte geworden war, daß die großen Auslandskontore der deutschen Kaufleute nur mehr gefügige Werkzeuge des Willens der Städte waren.

Für den Verlauf des Krieges war es von größter Bedeutung, daß den wendischen Städten der Abschluß eines Bündnisses mit König Albrecht von Schweden, seinem Vater Herzog Albrecht II. von Mecklenburg, den holsteinischen Grafen und dem jütischen Adel, die unabhängig von den Städten, aber angeregt durch deren Kriegspläne ein selbständiges Vorgehen gegen Dänemark mit weitgehenden Eroberungs- und Teilungsplänen beschlossen, gelang. Auch diese Bewegung wurde somit in die Bahnen der hansisch-lübischen Politik gelenkt. Die Heranziehung der Binnenstädte, der sächsischen, märkischen, der rheinisch-westfälischen zu tätigem

[1]) Über den Charakter dieser Steuer vgl. Stieda, Revaler Pfundzollquittungen, i. Hans. Gesch. Qu. V S. VIIff.

[2]) Vgl. HR. 1. I n. 308, 411 § 2, Hans. UB. IV n. 215 § 1.

[3]) HR. 1. I n. 413, vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 431 ff.

Beistande gelang nicht. Dortmund sprach vielleicht nur aus, was auch für die andern der Grund der Ablehnung war, wenn es charakteristisch genug erklärte, daß es nicht gewohnt sei, für Seekriege der Städte Beihilfe zu leisten.[1])

Die Blockade der dänischen und norwegischen Küsten durch die vom Zentrum, vom östlichen und westlichen Flügel der deutschen Küste entsandten Flotten glückte vollständig. Da die deutschen Seestädte den Verkehr mit dem Norden einstellten, da sie ihre Niederlassungen in Norwegen und Dänemark auflösten, ihre Kaufleute abberiefen, war der Norden für die Verbindung mit dem Auslande nur auf Engländer und Fläminger angewiesen. Schon das preußisch-niederländische Bündnis hatte deren Konkurrenz durch eine Verständigung mit ihren Kaufmannschaften beseitigen wollen. Auch nach dem Kölner Bündnis ließen die Städte diese Versuche noch nicht fallen. Aber das Ausland verhielt sich ablehnend. Und nun nützten die Städte ihr Übergewicht, um mit feindlichen Maßregeln gegen den englischen und flämischen Handel in Bergen und auf Schonen vorzugehen.[2])

Die völlige Blockade und die Verheerung der feindlichen Küsten durch die städtischen Flotten, obwohl deren Gesamtschiffszahl kleiner war als die der wendischen Flotte im Kriege von 1362, die zielbewußte Verwendung der fürstlichen Hilfskräfte an den entscheidenden Punkten zu Lande warf die nordischen Mächte in kurzem nieder.[3]) Schon im Sommer 1368 schloß Hakon von Norwegen mit Rücksicht auf seine verwüsteten Küsten und sein mit Hungersnot und Elend durch die Sperre bedrohtes Land einen Stillstand, der nachmals wiederholt verlängert wurde, für den Verkehr der Städte aber keine Vergünstigungen brachte. Im Herbst 1369, als ganz Dänemark in Händen der Verbündeten war, unterwarf sich der dänische Reichsrat — König Waldemar hatte vor Ausbruch des Krieges sich aufs Festland begeben, um Bundesgenossen im Rücken seiner Gegner zu werben — den hansischen Forderungen. Aber erst 1370 am 24. Mai erfolgte in Stralsund

---

[1]) HR. 1. I n. 418, 430, 510 § 11.5, VIII n. 858.

[2]) Hans. UB. IV n. 215, HR. 1. I n. 420 § 9, 421 § 16, 469 § 2, 22, 479 § 2, 510 § 11.5.10.11, 522 § 7, III n. 319 § 2—4, n. 48, 50, II. n. 11 § 8, VIII n. 859.

[3]) Über die Feldzüge vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 437—511.

aus Gründen, die das Verhältnis der Städte zu ihren fürstlichen Helfern im Auge hatten, der offizielle Abschluß des Friedens.[1])

Was den verkehrs-, handels-, zollrechtlichen Teil der den Städten in diesem Frieden gemachten Zugeständnisse anbelangt, so hatten allerdings in einem oder dem andern Punkte einzelne Städte bereits größere Vergünstigungen in Dänemark und Schonen besessen. Doch waren durch ihn im wesentlichen alle wirtschaftlichen Forderungen in demselben oder nahekommendem Umfange bewilligt, wie sie wiederholt von verschiedenen Städten seit lange vorgebracht waren. Errungen waren sie für alle Hansestädte. Auf ein einziges großes allen gemeinsames Verkehrsprivileg, in das die bisherigen Sonderprivilegien der einzelnen Städte aufgegangen waren, war nun auch Dänemark gegenüber eine Gemeinschaft der gesamten niederdeutschen Städte, auch der holländischen und seeländischen, begründet worden. Der hansische Gedanke hatte also auch auf diesem Handelsfelde seine Verwirklichung gefunden.

Durch die militärische Beherrschung des Sundes und Schonens sicherten die Städte im Stralsunder Frieden ihre Erfolge. Auf 15 Jahre, bis Himmelfahrt 1385, trat Dänemark die vier wichtigsten Sundschlösser ab, Helsingborg, Skanör, Falsterbo und Malmö, dazu zwei Drittel der Einkünfte dieser Plätze. Eine unerhörte Machtstellung bezogen damit die Städte im Kerngebiet des dänischen Reichs. Es war die Verwirklichung des Plans, den die wendische Politik schon 1361 ins Auge gefaßt hatte. Die wendischen Städte waren es denn auch, die die Besetzung und Verwaltung des neuen Pfandbesitzes zu Händen der gesamten Konföderation übernahmen.[2]) Aber noch viel mehr. Der dänische Reichsrat räumte den Städten das Recht ein, daß sie, falls König Waldemar sterbe oder abdanke, für die Auswahl seines Nachfolgers die entscheidende Stimme haben sollten.

Während die Städte die Kontrolle des Sundes, die Beherrschung der schonischen Märkte übten, sich trennend zwischen die feindlichen Mächte Dänemark und Schweden schoben, nahm der Kampf ihrer ehemaligen Bundesgenossen gegen Dänemark und

---

[1]) Über den Inhalt desselben vgl. Schäfer, Hansestädte, S. 512 ff., über seine Bedeutung vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. XXXV.

[2]) Daenell, Die Kölner Konföd. u. die schonischen Pfandschaften, S. 27 ff.

Norwegen seinen Fortgang. Wohl war die Erbitterung dieser groß, daß die Städte sie im Stiche gelassen hatten; indessen diese hatten ihre Bundespflichten nicht verletzt, weil sie das Bündnis nach seinem Ablaufstermin, dem 14. April 1370, nicht verlängert, den Frieden mit Dänemark offiziell erst noch einen Monat später abgeschlossen hatten.[1]) Der Kampf der Fürsten aber war unfruchtbar. König Hakon stand 1371 vor Stockholm, ein Aufstand des oberschwedischen Landvolkes für das alte Herrscherhaus arbeitete ihm wirksam vor. Am 14. August 1371 schlossen Mecklenburg und Schweden mit Dänemark und Norwegen Frieden. Nur dadurch, daß Albrecht die Macht seines schwedischen Königtums in die Hände der schwedischen Aristokratie legte, rettete er seine Stellung und erlangte einen nicht nachteiligen Frieden.

Kurz nach diesem Friedensschlusse ward auch zwischen der Hanse und König Waldemar eine Verständigung erzielt. Erst am 27. Oktober bestätigte der König, und zwar nicht einmal in staatsrechtlich vollgültiger Form, die von seinem Reichsrate mit den Städten geschlossenen Verträge. Und sowohl deswegen als auch weil zu König Hakon kein festes Friedensverhältnis zu gewinnen war, erachteten die Städte die zu Köln geschlossene Konföderation 1374 als zu Rechte fortbestehend, um so mehr, da sie in dem gemeinsamen Pfandbesitz der Schlösser ihren Ausdruck behielt und dessen Verwaltung wiederholt Mühe und Sorgen, Verhandlungen mit Waldemar, aber auch gelegentlich Uneinigkeit zwischen den Städtegruppen hervorrief.[2])

Nachdem König Waldemar nach Verständigung mit Mecklenburg und den Städten endlich in sein zerrüttetes Reich zurückgekehrt war, verwandte er die letzten Jahre seines Lebens darauf, die schweren Folgen des selbstverschuldeten Kriegsunglücks nach zwei Seiten hin wieder gutzumachen. In siegreichen Kämpfen und geschickter Diplomatie drängte er die holsteinischen Grafen aus Jütland und im Herzogtum Schleswig zurück. Im Innern nahm er mit altbewährter Tatkraft seine finanziellen Pläne zur Hebung der königlichen Macht von neuem erfolgreich auf. Zur Seite stand ihm eine starke königstreue Partei innerhalb seiner Aristokratie, großenteils deutsche Adelige, in die politischen Pläne ihres Herrn

[1]) Daenell, Pfandschaften, S. 13ff.

[2]) Daenell, Pfandschaften, S. 25—55.

tiefeingeweihte Männer, an ihrer Spitze der mächtige Drost des Reichs, Henning von Putbus.[1])

Am 24. Oktober 1375 starb Waldemar Atterdag. Da atmete Graf Klaus von Holstein auf und pries den Herrn, weil er ihn von einem so mächtigen Feinde befreit habe.[2]) Aber die Frage, wer nun die dänische Krone erhalten mußte, war ungelöst.[3]) In banger Sorge schauten die deutschen Städte wie der dänische Reichsrat der Zukunft entgegen. Da Waldemar nur zwei Töchter hinterlassen hatte, von denen die ältere, Ingeborg, mit Herzog Heinrich von Mecklenburg vermählt, deren Sohn ein Albrecht war, die jüngere, Margrethe, König Hakons Gemahlin, einen Sohn Olaf hatte, so kamen, abgesehen davon, daß Dänemark im Prinzip ein Wahlreich war, diese beiden Enkel des verstorbenen Königs für die Nachfolge in erster Linie in Betracht. Aber vergebens bat der Reichsrat die Hansestädte, von dem ihnen im Stralsunder Frieden verbrieften Rechte, den Nachfolger Waldemars zu ernennen, Gebrauch zu machen. Maßgebend für die Haltung der Städte war der Gesichtspunkt, welche Kombination für ihre politische und kommerzielle Stellung im Norden die geringere Gefährdung in sich barg. Und das war unzweifelhaft die Union Dänemarks mit Norwegen. Dagegen bedeutete eine mecklenburgisch-schwedisch-dänische Union, der überdies auch Holstein politisch befreundet war, die Großmachtstellung eines einzigen niederdeutschen Fürstenhauses in dem ganzen Mittelgebiet zwischen Ostsee und Nordsee, über den sämtlichen Verbindungsstraßen zwischen beiden Handelsgebieten, in Schonen und vor den Toren und Häfen der bedeutendsten Hansestädte, deren zwei überdies als mecklenburgische Landstädte dadurch noch besonderer Beeinflussung unterlagen. Eine solche Macht in der Hand eines so projektereichen, tatkräftigen Fürsten, wie Albrecht II. war, mußte die selbständige Bedeutung der wendischen Städte jedenfalls sehr herunterdrücken. Und noch bedenklicher war sie für die Städte dadurch, daß sie leicht dem niederdeutschen Fürstentum und seinen städtefeindlichen Plänen einen kräftigen Halt und Mittelpunkt gewähren konnte. Gegen die Städte waren die Fürsten seit dem einseitigen Friedensschlusse des Jahres 1370

[1]) Vgl. S. 32 Anm. 1.

[2]) Presbyter bremensis i. Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. I S. 93.

[3]) Über den Thronstreit vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 52 ff., Daenell, Pfandschaften, S. 60 ff.

tieferbittert, außerdem aber machte sich seit etwa anderthalb Jahrzehnten in Niederdeutschland eine steigende politische Rivalität zwischen der fürstlichen und städtischen Macht geltend.

Von vornherein war denn auch niemand im unklaren über die Sympathien der Städte, weder Mecklenburg, noch Norwegen, noch selbst Kaiser Karl IV. Und dieser Umstand gab trotz der vollständigen Zurückhaltung der Städte der norwegischen Sache in Dänemark das Übergewicht. Am 3. Mai 1376 wurde Olaf vom Adel und Volk zum Dänenkönige gewählt, seine Mutter Margrethe übernahm die Regentschaft für ihn. Um sie scharten sich die alten geschäftskundigen Räte ihres Vaters. Sie waren die eigentlichen Leiter des Staats in den nächsten Jahren.

Die erste Pflicht der neuen Regierung war die Regelung der Beziehungen zur Hanse. In Kallundborg und dem benachbarten Korsör auf seeländischem Boden fand am 14. August 1376 nach monatlangen Verhandlungen der vollständige Abschluß eines Friedens zwischen der dänisch-norwegischen Macht und den Städten statt. Es war der Preis, den das norwegisch-dänische Königtum für die wohlwollende Haltung der Städte in der Thronfrage zahlte. Boten von Lübeck, Stralsund, Greifswald, Elbing, Kampen uud Amsterdam, an ihrer Spitze Jakob Pleskow und Bertram Wulflam, führten seitens der Hanse die Verhandlungen. König Hakon bestätigte ohne Gegenleistung alle Privilegien, die die Hansestädte jemals für Norwegen erlangt hatten und noch mehr dazu in der Form eines großen Gesamtprivilegs für alle Teilnehmer an den dänischen Privilegien. So gestattete er ihren Schiffen, mit hochgezogenem, bewehrtem Mastkorb, ein Zeichen wehrhafter Selbständigkeit, in alle norwegischen Häfen einzulaufen, nur vor dem Anlegen am Lande mußten sie ihn herablassen.[1]) Kampen aber ließ sich seine Privilegien in Norwegen besonders verbriefen.[2]) König Olaf vollzog mit dem großen Reichssiegel die Bestätigung der durch den Stralsunder Frieden erlangten Privilegien und der von Dänemark zugleich damit gemachten andern Zugeständnisse, soweit sie noch fortdauernde politische Bedeutung hatten.[3]) Erst durch diese voll-

---

[1]) Hans. UB. IV n. 549 § 3, vgl. HR. 3. I n. 60 § 4. Über die Bedeutung des Mastkorbs vgl. im 3. Buch, II. 1. Kap.

[2]) Hans. UB. IV n. 553.

[3]) Also nicht das Besatzungsrecht von Warberg in Halland, denn auf

gültige Bekräftigung der Privilegien für Dänemark-Schonen und Norwegen wurden die Errungenschaften der Kölner Konföderation eingeheimst und erhielt der hansische Verkehr in beiden Ländern die zweifellosen Rechtsgrundlagen, auf denen er dann jahrhundertelang fortbestanden hat.

Die kommerzielle Herrschaft der Hansestädte über den gesamten Norden, die 1376 von diesem durch die Verleihung der Privilegien anerkannt worden war, vollendete die Herrschaft der Hanse über das ganze Ostseegebiet und seine nach dem Westen führenden Verbindungsstraßen. Exporthandel und Aufnahmefähigkeit dieses weiten Gebiets waren unter der Tätigkeit des deutschen Bürgertums und Handels allüberall in stetigem und schnellem Steigen begriffen. Für die westlichen Staaten der nordeuropäischen Handelszone, für Flandern, Brabant, Holland und England war diese Entwicklung des Ostseegebiets von der allergrößten Bedeutung. Durch sie wurde die Unentbehrlichkeit, die Wertschätzung des deutschen Handels dort wesentlich verstärkt. Nicht unbeeinflußt durch die im Auslande Aufsehen erregenden Erfolge der Städte über den Norden mag es geschehen sein, daß 1377 auch in England die gesamte Hanse der deutschen Städte als die Trägerin der Privilegien ihrer Kaufleute vorbehaltlose Anerkennung fand.

---

6. Die Hansestädte und England.

Im System des mittelalterlichen europäischen Handels lag England zwar an der Peripherie, indessen durch die Nachbarschaft des flandrischen Weltmarkts immerhin sehr günstig, um mit Leichtigkeit direkten Anteil und direkte Einwirkungen in kommerzieller Hinsicht empfangen zu können. In seiner vortrefflichen und massenhaften Wolle, die in einer großen Anzahl von Abteien zumeist des Zisterzienserordens gewonnen wurde,[1] besaß es einen Ausfuhrartikel, auf den die glanzvolle Blüte der flandrischen Tuchindustrie begründet

dies hatten die Städte schon 1371 verzichtet, und nicht das Recht, den dänischen König zu erwählen, denn dieses war ihnen nur für den eben erledigten Thronwechsel zugestanden.

[1] Vgl. Hans. UB. III S. 586.

war. Dazu kamen Mineralschätze des Bodens, Zinn, Silber, Blei aus den Bergwerken von Cornwales. Wohlgeeignet war das Land, durch seine reichen Eigenprodukte einen intensiven Außenhandel zu entwickeln.[1])

Indessen der englische Kaufmannsstand war keineswegs im normalen Umfange der Herr über denselben. Lähmend wirkten die unstät schwankende englische Zollpolitik und die enorme Höhe der Abgaben, durch die in vielem die Untertanen weit schwerer belastet wurden, als die fremden Kaufleute, auf das Emporblühen eines eigenen nationalen Handelslebens ein. Innere und äußere Kämpfe vermehrten die Schwierigkeiten, und der mehr als hundertjährige Krieg, in den Eduard III. sein Volk mit Frankreich und andern westeuropäischen Mächten verwickelte, weil er für sich und seine Nachkommen Anspruch auf die französische Krone erhob, bedeutete die schwerste Zurückhaltung und Unterbindung der wirtschaftlichen Kräfte der für Handel und Schiffahrt gut beanlagten Nation. Fremde Kaufleute besorgten den überwiegenden Teil des englischen Außenhandels, Italiener, Fläminger, Hansen. Von diesen waren und blieben die Italiener dem englischen Volke am verhaßtesten. Allzu wegwerfend meinte das Büchlein von der englischen Staatsklugheit, nur Leckereien und Tand führten sie ein, Dinge, an die es nicht wert sei, Geld zu wenden.[2]) Aber noch ums Jahr 1383 war der Bedarf Englands an Südwaren sehr geringfügig. Denn nach dem Urteil des zeitgenössischen Chronisten Thomas Walsingham hätte die Ladung einer einzigen großen genuesischen Krake genügt, den gerade herrschenden Mangel an solchen Waren zu heben.[3]) Es war vielmehr die Herrschaft des italienischen Kapitals, die als besonders drückend empfunden wurde. Und diese erlitt einen gewaltigen Stoß, als die Geldnot Eduards III. eine der Hauptursachen wurde, die 1346 den Zusammenbruch der in ihren großen Forderungen an ihn ungedeckten Florentiner Banken der Bardi und Peruzzi und dadurch vieler anderer Unternehmungen zur Folge hatten.[4]) Schon während der letztvergangenen Jahrzehnte hatte

---

[1]) Vgl. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 129 ff.

[2]) Libell of englishe Policye, hg. v. Hertzberg u. Pauli, S. 77 ff.

[3]) Script. rer. Brittan. 28. I. II S. 83 f.

[4]) Vgl. dazu Schanz, Englische Handelspolitik, I. S. 113, Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I. S. 286 f.

die zunehmende Kühnheit und Vielseitigkeit des deutschen Unternehmungsgeistes den Lombarden in England erfolgreiche Konkurrenz gemacht. Auch Kölner und Dortmunder Handelsherren hatten dem Könige viel Geld geliehen, waren aber in der Deckung ihrer weitgehenden geschäftlichen Verpflichtungen vorsichtiger gewesen. Nach der großen Katastrophe der Florentiner beherrschte diese rheinisch-westfälische Finanzgruppe zusammen mit einigen reichen Engländern den englischen Geldmarkt, die englische Wollausfuhr, die Zolleinkünfte des Reichs; Firmen wie die Klipping, Afflen, Revele, Brackel, allen voraus der Dortmunder Tidemann van Limberg.[1]) Der Fortgang der großen politischen Bewegungen in Westeuropa wurde zum guten Teil erst möglich durch ihre Geldmittel.[2]) Es waren goldene Zeiten für den deutschen, insbesondere den westdeutschen Handel. Aber die deutschen Kaufleute lenkten dadurch nun endlich den Fremdenhaß der Engländer auch auf sich. Der Rückschlag begann, und die wachsende Abhängigkeit des Königs von den Bewilligungen des Parlaments entzog den deutschen Kaufleuten ihren festesten Rückhalt. Vergebens suchten sie ihren Handel gegen neue Zollbelastungen durch das Fremdenprivileg von 1303 zu schützen, das im Laufe der Zeit den andern Fremden schon verloren gegangen und zu einem deutschen Sonderprivileg geworden war, das sie von der Entrichtung anderer Zölle als der geringen, dort festgesetzten freisprach.

Nach vielen vergeblichen Mühen und Vorstellungen bei der englischen Regierung rief endlich 1374 die deutsche Kaufmannschaft in London ihre heimischen Städte, in erster Linie Lübeck an. Sie gestand ihre eigene Ohnmacht ein, sie sandte zur Orientierung eine Aufstellung ihres staatsrechtlichen Verhältnisses zu England und ersuchte sie, auch den Hochmeister zu diplomatischen Schritten bei der englischen Regierung, die dem Orden sehr wohlgeneigt sei, zugunsten des gemeinen Kaufmanns von der deutschen Hanse zu vermögen.[3]) Und hiermit trat endlich auch im Verhältnis der

---

[1]) Über diesen vgl. besonders Hans. UB. III n. 100 u. Anm. 2, auch n. 112. Zu seinem Sturz Hans. Gesch. Qu. VI, Hanseakten aus England, n. 163, 173, (1352), Hans. UB. IV S. 239 Anm. 1. Über die andern vgl. Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III, Dortmunder Statuten u. Urteile, S. CXXIX, u. Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 147.

[2]) Vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. II S. 336.

[3]) HR. I. II n. 99, 77 § 8. 3, III n. 317 § 1, 2, vgl. n. 87.

deutschen Kaufmannshanse in England zu ihren Städten daheim derselbe Wandel ein, der sich in Flandern 1356 vollzogen hatte. Als die englische Regierung die Verwendungsschreiben der Hansestädte und des Hochmeisters unbeantwortet ließ, entsandte der von wendischen, preußischen, livländischen und süderseeischen Städten reichbeschickte Hansetag zu Lübeck im Jahre 1375 zwei Boten, einen von Lübeck und einen von Elbing, namens der Hansestädte nach England. Dem Brügger Kontor sollten sie bei der Durchreise erneute Eigenmächtigkeiten untersagen.[1]) Indem die Kaufmannshanse der deutschen Gildhalle in London sich für machtlos erklärte, England zur Beobachtung ihrer Privilegien zu vermögen, und die Städte genötigt waren, für die Freiheiten ihrer Kaufleute einzutreten, unterwarf sich auch dies Kontor für die Folgezeit den Anordnungen und der Oberleitung der Städte.

Den Verhandlungen dieser Gesandtschaft mit England aber gelang es nicht, den für die Engländer bei der Behandlung des deutschen Handels maßgebenden Gesichtspunkt aus der Welt zu schaffen: daß vor dem Staatswohl alle Sonderrechte schweigen müßten.[2]) Nur auf ein Jahr bestätigte Eduard III. die Abgabenprivilegien der deutschen Kaufleute von 1303.[3]) Indessen dies war schon wertvoll genug. Denn im Prinzip, d. h. wenn die Regierung nicht zu außerordentlichen Zollforderungen schreiten mußte, wurden dadurch die Ansprüche der Hansen auf eine Vorzugsstellung in der Zollbehandlung selbst vor den Landeseingeborenen als berechtigt anerkannt.

Nachdem Eduard III. 1377 gestorben war, bestätigte am 6. November sein Nachfolger und Enkel Richard II. die gesamten hansischen Privilegien.[4]) Und dies Privileg blieb der Grundpfeiler des hansischen Handelsrechts in England.[5])

So war auch England gegenüber die Wahrnehmung der hansischen Rechte fortan eine Aufgabe der gesamten deutschen Städte geworden. Auch in England waren die Vertreter des hansischen Gedankens die um Lübeck gescharten seestädtischen Gruppen.

---

[1]) HR. 1. II n. 86 § 17, 18.
[2]) HR. 1. III n. 317 § 2, Antwort.
[3]) Hans. UB. IV n. 516, vgl. n. 520.
[4]) Hans. UB. IV n. 603.
[5]) Vgl. Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI. S. XVII.

Rheinland und Westfalen, die ältern Mächte eines deutschen Handels in England, hielten sich abseits, als die weit jüngern Ostseestädte, verbunden auch hier mit den süderseeischen, in energischer Zusammenfassung ihrer Kräfte den hansischen Handel in England schirmten, wie sie seine Vertretung und Lenkung auch auf allen seinen andern Gebieten in ihre Hand genommen hatten.

---

7. Die neue Hanse der Städte.

Von grundlegender Bedeutung für die deutsche Hanse waren die zwei Jahrzehnte von 1356—1377. An die Stelle der deutschen Kaufmannshanse im Auslande, die ohnmächtig war, ihre wirtschaftliche Stellung wenn erforderlich mit dem nötigen Nachdruck zu verteidigen, trat eine Vereinigung der niederdeutschen Städte. Sie errang in den Hauptländern ihres Verkehrsgebiets diejenigen Privilegien, die ohne wesentliche Änderungen und Zusätze jahrhundertelang die Grundlage ihres Handels und ihrer Stellung im Auslande geblieben sind. Die überwiegende Gemeinschaft der wirtschaftlichen Ziele schob Einzelwünsche und Sonderinteressen in den Hintergrund. Indem die Versammlungen der gegen Dänemark-Norwegen konföderierten Städte alle Rechte in bezug auf Leitung, Anordnung und Sicherung des Handels an sich zogen, nahmen sie die ältern Drittelsversammlungen der Städte, die dem Brügger Kontor gegolten hatten, in sich auf. Die Ausübung der in Anspruch genommenen Rechte machte die Tagfahrten der konföderierten Städte zu Hansetagen. Gemeinsam durchlebte Sorgen und Kämpfe, gemeinsam gemachte Erwerbungen förderten ein Einheitsgefühl der städtischen Regierungen. Sie handelten nach dem Grundgedanken, den etwa achtzig Jahre später das Brügger Kontor als ernste Mahnung in einer Zeit des Zwiespalts und der Zerfahrenheit den Städten zurief: „gii heren mogen mercken, wert de coppman bedorffen, dar vorlost nymant mehr an dan gy heren van den steden, want gy sint de coppman“.

Aber noch war die Gemeinschaft der niederdeutschen Städte, die deutsche Hanse, ein recht schwankender Begriff. Selbst wenn man das Interesse der deutschen Binnenstädte am Seehandel und

den Auslandsprivilegien gering veranschlagen will, — doch soll nur erinnert sein an den lebhaften Verkehr aus ganz Westfalen über die Ostsee bis Reval und Nowgorod, an die hervorragenden Interessen der Dortmunder und Kölner Kaufleute in England, an das Auftreten sächsischer Händler im Norden, — selbst dann fällt die Lockerheit der Verbindung auf. Köln und die rheinisch-westfälischen Städte standen der flandrischen Frage und noch mehr der nordischen und englischen sehr zurückhaltend gegenüber und das bedeutende Kampen ging in Flandern und während des ersten Kriegs gegen Dänemark geradezu in feindlichem Gegensatz zu den andern Städten vor.

Andererseits erfolgten von den verschiedensten Seiten, je offenbarer die Leistungsfähigkeit der neuen Vereinigung wurde, Anträge, die um Aufnahme bezw. Wiederaufnahme in die Gemeinschaft der Städte und um Fortgewährung des Genusses der hansischen Rechte baten. Schon 1358, als die gegen Flandern vereinigten Städte die ersten nachdrücklichen Schritte unternahmen, hielt Bremen für klug, sich ihrer Verbindung wieder einzuordnen. Es mußte dabei die Verpflichtung übernehmen, den wendischen Städten und zur Befriedung der Elbmündung auch Hamburg kriegerischen Beistand zu leisten.[1] Holländische, seeländische und friesische Städte, auch preußische und livländische erscheinen im Norden als neuprivilegierte. Von den preußischen wurden die wendischen 1376 gebeten, bei weiteren Erwerbungen im Norden ihrer nicht zu vergessen, und 1398 wiesen sie ihre Boten an, in der Angelegenheit der nordischen Privilegien sich nicht von den andern Städten zu scheiden.[2] Noch besser zeugt für das geringe Vertrauen in die Dauer der großen, alle umfassenden Gemeinschaft und der von ihr erworbenen Privilegien der Antrag Staverens und Kampens 1383, für den Fall weiterer Erwerbungen in Norwegen und Dänemark, aber sogar auch in Holland und Flandern sie nicht auszuschließen. Und die Städte machten in Erinnerung an das frühere Verhalten Kampens zur Bedingung, daß dann beide Städte allerorten sich dem Recht und den Ordonnanzen des hansischen Kaufmanns unterordneten und ihnen dies urkundlich verspräichen.[3] Als 1385 die Rückgabe der scho-

[1]) HR. 1. I n. 216, vgl. Koppmann das. S. 139ff., i. allgem. von Bippen, Gesch. der Stadt Bremen, I S. 215ff.

[2]) HR. 1. III n. 80, IV n. 477 § 3.

[3]) HR. 1. II n. 266 § 8, 270 § 5.

nischen Schlösser an Dänemark die Auflösung der Kölner Konföderation nach sich zog, suchten die preußischen Städte in der Erwartung, daß nun der durch die Konföderation geschaffene Zusammenhang der Städte sich lösen werde, die Hand der livländischen und süderseeischen und die Hilfe des Hochmeisters, um eine engere Einigung aufrecht zu erhalten. Auch einer Verlängerung der großen Konföderation waren sie nicht abgeneigt, falls nur der besondere kriegerische Charakter dieses Bündnisses ersetzt werde durch ausschließlich friedliche Zwecke der Förderung und Schirmung von Kaufmannschaft und Seehandel. Die süderseeischen Städte hingegen waren für die Verlängerung der Konföderation selbst. Die ganze Frage verschwand aber schnell wieder aus den städtischen Beratungen.[1]) Am eigentümlichsten jedoch war 1379 ein Antrag der englischen Kaufmannschaft um Aufnahme in die Hanse, dem natürlich nicht entsprochen werden konnte.[2])

Keineswegs gleichartig war schon der Kreis der an den verschiedenen Privilegien teilnehmenden Städte. Holländische, seeländische und friesische nahmen an den norwegischen und dänischen teil, an den übrigen dagegen nicht.[3]) Die preußischen aber traten seit spätestens 1380 mit Ansprüchen auf Gleichstellung mit den alten Mächten des Nowgorodverkehrs im russischen Handel hervor.[4]) Überall sehen wir die historischen Verhältnisse wirksam, die zur Erwerbung, Erneuerung, Erweiterung der grundlegenden Rechte geführt hatten. Sie stellten ein Übergewicht alteingewurzelter Sonderinteressen bestimmter Städte in den einzelnen Verkehrsgebieten dar. Und diese strebten darnach, die alterrungene Vorzugsstellung in der Privilegierung, in der Stellung im Auslande auch zu behaupten, nachdem alle deutschen Städte den Mitgenuß derselben sich durch Mitbekämpfung des Auslands zugänglich gemacht hatten. Darum die Zurückhaltung der rheinisch-westfälischen Städte in den Verwickelungen der andern mit Flandern und England, darum das Mißtrauen der andern in den guten Willen der wendischen

---

[1]) HR. 1. III n. 188 § 5, II n. 305 § 2, 306 § 23, 331 § 2, III n. 207.

[2]) HR. 1. II n. 210 § 8.6. Anträge um Aufnahme in die Hanse von Rügenwalde das. n. 190 § 1, von Stolp n. 254 § 2, von Arnheim n. 192 § 19; später auch von andern.

[3]) HR. 1. IV n. 134 § 2.

[4]) Vgl. darüber später im ersten Buch, II. 3. Kp.

Städte, sie im nordischen und östlichen Verkehrsgebiet als gleichberechtigte Genossinnen zu dulden.[1])

Schwankend und unbestimmbar war auch zunächst die Zahl der an den Privilegien teilnehmenden Städte überhaupt in diesem Zeitraume der Umbildung. Allenthalben erhoben die Regierungen Vorwürfe, in Norwegen, in England, in Flandern, daß die Hanse an ihren Privilegien eigenmächtig Städte und Leute teilnehmen lasse, denen sie gar nicht verliehen seien, die früher nie zu ihrer Verbindung gehört hätten. Sie forderten, daß ihnen die privilegierten Städte mit Namen angegeben würden. Jedoch die Hanse mußte dies als eine Unmöglichkeit ablehnen, da sie selbst ihre Mitglieder nicht alle kenne.[2]) Freigebig waren die Kontore gewesen mit der Aufnahme ins Recht des Kaufmanns, die ja schließlich keinem unbescholtenen deutschen Kaufmanne hatte verwehrt werden können. Seit aber nun die Vereinigung der Städte den Hauptgrundsatz aufstellte, daß nur Angehörige einer Hansestadt das Recht zum Genusse der hansischen Privilegien haben sollten, machte sie es zu einer ihrer vornehmsten Pflichten, die als privilegiert anzusehenden Städte nach Namen und Zahl festzustellen.

Über die neuerworbenen allgemeinen Privilegien selbst aber stand die Meinung der Städte fest. Am höchsten bewerteten sie die flandrischen. Mit den durch diese eingeräumten Vergünstigungen waren sie durchaus zufrieden, neue begehrten sie hier gar nicht, sondern nur ihre genaue Beobachtung durch die Fläminger.[3]) Auch die Erwerbung größerer Privilegien in den drei nordischen Reichen hielten sie für überflüssig, sie fielen ihnen hier ohnehin durch den Zwang der Verhältnisse zu.[4]) Mit den Freibriefen in Nowgorod waren sie ebenfalls völlig zufrieden, denn sie gewährten ihrem Handel fast vollständige Zollfreiheit; deutlich erklärten sie den Nowgorodern selbst, nur die Beobachtung derselben zu fordern, aber andererseits auch nichts von ihnen aufgeben zu wollen.[5]) In England hatten die Hansen vor allen Fremden einen bedeutenden

---

[1]) HR. 1. I n. 511, II n. 177 § 2, I n. 510 § 7, IV n. 152 außer den zuvor gegebenen Nachweisen.

[2]) HR. 1. II n. 4 § 2, III n. 102, II n. 185 § 2, 6, 212 § 4, 213 § 4, Hans. UB. IV n. 806.

[3]) HR. 1. III n. 198 § 9, 443 § 3, 444 § 10.

[4]) HR. 1. V n. 221 § 3, vgl. 2. III n. 311 § 12.

[5]) HR. 2. I n. 586 § 31, 33.

Vorzug, und in einigen wichtigen Steuern selbst vor den Einheimischen. Abgesehen von den Engländern selbst stellten hansische Stimmen, namentlich das Kontor in London, wiederholt diese Tatsachen fest. Die Hansen zahlten dem Könige 3 Pfennig Pfundgeld Ein- und Ausfuhrzoll, die englischen und die fremden Kaufleute 12 Pfennig. Sie genossen des Vorzugs, in den Städten des Landes freien Kauf und Verkauf treiben zu dürfen. Sie besaßen in London ein freies und „köstliches“ Heim, Rat und Gericht selbständig darin zu halten. Sie hatten ein Haupttor der Stadt in Verwahrung, worauf, wie das Londoner Kontor sich selbst äußerte, des Kaufmanns Privilegien und Freiheiten binnen London begründet sind.[1])

Die Grundlage aller Privilegien, „dat anbeghin und fundament van allen privilegien“, aber nennt einmal das Brügger Kontor: „dat wy vry varen und keren moghen up unsen aelden gewonliken toll“.[2]) Das war der Angelpunkt der städtischen Politik, darauf zu einem wesentlichen Teile beruhte die Überlegenheit des hansischen Handels auf den nördlichen Meeren und in den anliegenden Ländern noch in Zeiten, als bereits mächtig vorwärtsstrebende Konkurrenten kühn ihr Haupt erhoben.

Des Genusses ihrer großen, alle Wünsche zufriedenstellenden Privilegien wollten die Städte der Hanse leben. Aber die unerläßliche Vorbedingung gedeihlichen Handels war der Friede zur See, im deutschen Binnenlande und im Auslande. In den beiden ersten Richtungen standen den Städten durch Flotten, Bürgeraufgebote und Söldner die kriegerischen Mittel zu Gebote, um ihren Handel vor Vergewaltigungen zu schirmen. Aber den großen Kriegen der Völker konnten sie nicht vorbeugen. Hier konnte es sich für sie nur darum handeln, im günstigsten Falle von den fremden Mächten Zugeständnisse zu erlangen, die den deutschen Handel für neutral und unverletzlich erklärten. Unumwunden und brutal genug drückte einmal England sein Prinzip bei der Behandlung Neutraler in Feindesland aus: „was wir in vynde landen vynden, das halde wir alse vynt“.[3])

Zur Wahrung der Auslandsprivilegien, der Seeneutralität, der Bundesverfassung kam aber ferner die ganze Summe von Aufgaben

[1]) HR. 1. III n. 404 § 2; 2. II n. 74 Nachschrift, III n. 709 § 14 (vgl. S. 544 Mitte), V n. 263 § 1, VI n. 87.

[2]) HR. 2. VII n. 453.

[3]) HR. 1. III n. 198 § 6, dazu V n. 130.

hinzu, die Schutz und Befestigung der eigenen Überlegenheit im Handel, Entwicklung und Durchführung geeigneter Verfügungen und Maßregeln gegen Konkurrenten betrafen, — Bahnen der Entwicklung, die wir die Hanse in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts vorsichtig tastend betreten sahen. Und dazu noch kam die Riesenarbeit, die seit ebendieser Zeit aus veränderten Verhältnissen den Städten innerhalb ihrer Mauern und gegenüber den heimischen Territorialgewalten erwuchs. Auch in diesen Richtungen suchte das Schutz- und Verteidigungsbedürfnis der einzelnen Städte durch Zusammenschluß der landschaftlich zusammengehörigen die Widerstandskraft zu erhöhen. Darüber hinaus aber versuchte die junge Hanse durch Satzungen und tätiges Eingreifen sich auch nach dieser Seite hin als Hüterin der politischen Selbständigkeit und der Verfassung ihrer Mitglieder zu betätigen.

Eine reiche Fülle mannigfaltigster Aufgaben übernahm der große Bund der niederdeutschen Städte. Es waren erste Versuche einer allseitigen Bewältigung der neuen Fragen, die er noch während seiner Entstehung unternahm. Fest stand vorerst nur das eine Grundstatut: Keiner soll die hansischen Privilegien und Freiheiten genießen, der nicht Bürger in einer Stadt von der deutschen Hanse ist. Aber selbst deren Anzahl war noch unbestimmt.

Inmitten dieses großen Umbildungsprozesses, dem die deutsche Kaufmannshanse unterlag, gingen die stärksten Einwirkungen aus von der wendischen Städtegruppe, im besonderen von ihrer Führerin Lübeck. Überall begegneten wir an erster Stelle ihnen, sie waren die Treibenden dem Auslande, den Kontoren, der Gesamtheit der Städte gegenüber. Sie waren die Mahner zum Zusammenhalten und zur Eintracht, damit das Ausland nicht glaube, daß ein Zerwürfnis zwischen den Gruppen der Städte eingetreten sei, und dadurch kühner gemacht werde.[1]) Ihre Handelsinteressen besaßen überall den Vorrang. Damit bekam die Handelspolitik der Hanse von vornherein eine starke lübisch-wendische Färbung. Der Bund erweckt den Eindruck, als sei er bestimmt gewesen, in erster Linie auch ihren Interessen zu dienen. Das deutsche Kolonialland, das Ostseegebiet, mit seinen wachsenden wirtschaftlichen Schätzen, mit seiner steigenden Konsumtionsfähigkeit erscheint unzweifelhaft dem westelbischen Niederdeutschland und dem Westen an Vielseitigkeit

---

[1]) HR. 1. II n. 70.

der Interessen und Energie der Unternehmungslust seiner Kaufleute überlegen. In Händen der wendischen Städte lag ganz überwiegend der große Umsatz zwischen dem Osten und Norden einerseits, dem Westen andererseits. Ihre Kaufleute und Schiffer beherrschten ihn. Noch waren die preußischen und livländischen Städte in starker Abhängigkeit von ihrer Vermittlertätigkeit, noch standen Schiffahrt und Handelstätigkeit der nichthansischen Konkurrenten, der Engländer und Holländer, nach der Ostsee in den Anfängen.

Wie die wendischen Handelsinteressen zur Bildung der Hanse der Städte führten, so führten sie auch im weitern zur Ausbildung eines hansischen Schiffahrts-, Handels- und Verfassungsrechts, das zum größten Teil längst entwickelte, alterprobte Gewohnheiten der Auslandskontore und der wendischen Kaufleute zusammenfaßte.[1])

Die Fragen, die der Zukunft gestellt waren, hatten in Lübeck ihre stärkste, vielseitigste, allen Genossinnen überlegene Trägerin. Beachtenswert ist, wie um diese Zeit, etwa 1380, ein lübischer Propst den Einfluß der Stadt Lübeck charakterisiert. Er meinte, daß auch in dem Bunde fernliegenden Fragen, wie der kirchlichen, die damals die Christenheit bewegte, — es handelte sich um die Anerkennung Papst Urbans VI. —, nicht bloß die Kirche in Livland und die anderen Hansestädte, sondern auch die drei skandinavischen Reiche das Verhalten Lübecks nachahmen würden.[2])

Behauptete und festigte sich die neue Einigung der niederdeutschen Städte? War sie fähig, die erlangte Vorzugsstellung des deutschen Handels im Verkehrsgebiet der nördlichen Meere zu bewahren? Wie Siegesgewißheit und Kraftbewußtsein klingt es aus den Worten des Londoner Kontors 1379: „dei harder dat men dei sake beghinnet, dei er dat dei copmann bi zine vriheyt wedder comen sulle“.[3])

---

[1]) Vgl. die entspr. Kapitel im 3. Buch.

[2]) Koppmann i. hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 105 ff.

[3]) HR. 1. II n. 214 § 3.

II. Die Hanse und das Ausland von 1377—1418.

1. Die Hanse und England.

Der gemeinschaftliche Besitz der Gildhalle der Deutschen zu London und der dieser verliehenen Privilegien bildete den Mittelpunkt und die Grundlage des deutschen Verkehrs in England. Die Sorge für die Bewachung und Instandhaltung des Bischofstors, eines der wichtigsten Stadttore, oblag seit 1282 den Mitgliedern des Kontors, so daß sie den dritten Teil der Kosten und der erforderlichen Mannschaften übernahmen und den oberen Teil des Tors zugewiesen erhielten, ein Zeichen des Vertrauens zu den stammverwandten Händlern. An der Spitze des Kontors standen zwei Älterleute; der eine von ihnen, der die Verwaltung des Kontors, die Verbindung mit der Heimat zu ordnen und zu leiten hatte, wurde natürlich von den Kaufleuten selbst aus ihrer Mitte gewählt. Der andere, der auch einmal als „des ghemeinen copmans overste alderman van al Engellant“ bezeichnet wird, also allen hansischen Niederlassungen, der ganzen hansischen Kaufmannschaft in England vorstand, mußte dagegen ein Engländer sein, und zwar Mitglied der Stadtbehörde von London. Aber auch er wurde von den hansischen Kaufleuten für die Stellung gewählt.[1]) Entweder wurde er aus den Aldermen der Stadt genommen, anscheinend häufig war es der Londoner Mayor selbst, der von ihnen bevorzugt wurde, so um 1344 der Mayor John Hamond, 1381 der Mayor Ritter William Walworth.[2]) Das war eine große Gunst für die hansischen Kaufleute. Eine so einflußreiche Persönlichkeit nicht

[1]) Hans. UB. IV n. 709 u. Anm. 2, anders Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XXXIII, vgl. Lappenberg, urk. Gesch. d. hans. Stalhofs zu London, 1851, S. 19.

[2]) Hans. UB. III n. 42, 71, 78; IV n. 709, 768, 835.

nur innerhalb der Stadt selbst, sondern auch wohl in der Landesregierung, konnte die Wünsche der Deutschen mit Erfolg durchsetzen oder doch befürworten. Seine Tätigkeit und seine Bedeutung für die Hanse beruhten in der Wahrnehmung und Vertretung ihrer Interessen England gegenüber. Mit seinem Amte wurde das eines Justiziars, eines besondern Handelsrichters für die Streitigkeiten der hansischen Kaufleute in England mit Engländern und andern Fremden über Schuldfragen u. a. verbunden, eine Institution, die ihnen durch das Privileg von 1303 zugestanden worden war.[1]) Unter den deutschen Kaufleuten standen im Verkehr nach England und London an erster Stelle die Kölner und unter Führung Kölns die Kaufleute vom Niederrhein und aus Westfalen, namentlich aus Dortmund. Die Kölner Kaufleute versorgten direkt und indirekt, soweit dies nicht durch die Engländer selbst und hansische Händler von der westfranzösischen Küste her geschah, das Land mit Wein. Sie waren lange Zeit die alleinigen Inhaber der Gildhalle gewesen, ehe im Jahre 1282 ihre Hanse in London sich mit der Kaufmannschaft der östlichen Hansestädte zu einer Einheit verschmolzen hatte.

Die Kaufleute von Hamburg und den Ostseestädten hatten bei der Anknüpfung ihrer Verkehrsbeziehungen zu England zunächst Fuß gefaßt in den Häfen an der Ostküste des Landes, in Newcastle, Scarborough, Colchester, Southampton, Sandwich, Falmouth, in Plymouth und Bristol. Sie hatten in York, Ipswich, Hull, Norwich und Yarmouth, auch in Bristol, besonders aber in Lynn und Boston Niederlassungen mit eignen Älterleuten begründet, die nachmals nach der Vereinigung dieser Ostseehansen mit der Kölner Hanse zu London 1282 unter die Oberleitung des Londoner Kontors getreten waren, das dadurch zur Zentrale des hansischen Handels mit England wurde. Die Niederlassung zu Boston unterhielt einen sehr lebhaften Verkehr mit dem hansischen Kontor im norwegischen Bergen. Während wir von Lynn wissen, daß es für den Handel der Lübecker anfänglich der Hauptstützpunkt gewesen, vermögen wir einer spätern Äußerung der Zollbehörde von Yarmouth im Jahre 1416 zu entnehmen, daß dorthin die Hamburger einen sehr lebhaften Verkehr früher unterhalten hatten.[2])

---

[1]) Vgl. aus späterer Zeit hierzu Hans. UB. VI n. 611, 612, 651; VIII n. 888, IX n. 250, vgl. Lappenberg, Stalhof S. 20ff.

[2]) Hans. UB. IV n. 768, 791, HR. 1. VIII n. 909, III n. 199, 201, IV n. 192 § 3, V n. 311 § 7, VI n. 68A § 45, 2. II n. 34, 39, III n. 286. Hans. UB. IV

Jahrhundertelang hatte von allen Fremden in England gerade der deutsche Kaufmann in den besten Beziehungen zum englischen Volke gestanden. Dies änderte sich jedoch seit dem dritten Viertel des 14. Jahrhunderts.

Die Politik Eduards III. hatte die parlamentarische Gewalt überhaupt verstärkt, die letzte Entscheidung aber mehr und mehr hinübergleiten lassen an das Haus der Gemeinen und innerhalb dieses wieder an die Städte, allen voran an London. Die Forderungen Londons, die auf Wiederherstellung der Handelsvorrechte der Eingeborenen vor den Fremden abzielten, mußte der König 1376 bewilligen, nur die Kaufleute der deutschen Hanse nahm er davon aus.[1]) Am 6. November 1377 bestätigte der junge Richard II. die hansischen Privilegien, aber noch im selben Monat hob unter dem Einflusse eines Antrages der Stadt London das Parlament die hansischen Freibriefe auf. Eine Bittschrift der englischen Kaufmannschaft an den König, daß die Hansen angehalten werden sollten, sich wegen der gegen sie vorgebrachten Beschwerden zu verantworten, verfehlte somit ihre Wirkung nicht. So wurde den Hansen von der englischen Kaufmannschaft zum ersten Male der Fehdehandschuh hingeworfen. Der englische Handelsstand, dem mit der vermehrten politischen Bedeutung auch das Selbstgefühl wuchs, begann nachdrücklich und planmäßig darnach zu streben, sich zum Herrn im eigenen Hause zu machen, den Außenhandel seines Landes in seine Hände zu bringen. Auch der hansische Kaufmann ward nun als ein Bedrücker und Aussauger, wie der venetianische, angesehen, der beseitigt werden mußte, wenn England zu wirtschaftlicher Selbständigkeit gelangen wollte. Jedoch zu dieser Anfechtung der überlieferten Stellung des hansischen Kaufmanns in England gesellten sich schnell auch Ansprüche der englischen Kaufmannschaft auf Zugeständnisse für ihren Handel und Verkehr in den Hansestädten und den hansischen Gebieten, die den hansischen Privilegien in England entsprächen. Aus diesen Grundzügen heraus

n. 76, 643, 1045, V n. 502, 778, VI n. 75. Reichliche Nachweise geben die Hans. Gesch. Qu. VI pass. — Vgl. Lappenberg, Stalhof, S. 162 ff., besonders K. Kunze, Das erste Jahrhundert der deutschen Hanse in England, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 132 ff.

[1]) Hans. UB. IV n. 569 und A. A., n. 570—572, vgl. S. 232 A. 1. — Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 399, Keutgen, Die Beziehungen der Hanse zu England im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts, S. 23.

erwuchs der hansisch-englische Interessengegensatz, der zwar zeitweise beschwichtigt, aber nie wieder beigelegt werden konnte, der durch Seeräubereien und die Herausforderungen einzelner wohl an Erbitterung zunehmen, sogar zum offenen Kriege führen konnte, aber immer aus den tiefsten inneren Bedürfnissen zweier tatkräftiger und leistungsfähiger Völker die belebende Nahrung schöpfte.

Den Krieg gegen Dänemark und Norwegen 1367—70 hatten die konföderierten Städte alsbald verwertet, um die Konkurrenz aller Fremden an den beiden Hauptverkehrsplätzen des Nordens, in Bergen und auf Schonen, zu beseitigen. Nach dem Friedensschlusse setzten sie diese Politik, anderthalb Jahrzehnte lang auf den Besitz der vier schonischen Schlösser gestützt, so erfolgreich fort, daß in wenigen Jahrzehnten die nichthansischen Händler, Schotten, Wallonen, Flamen, Engländer und andere, teils den Verkehr nach dem Norden überhaupt eingestellt hatten, teils mit Mühe, wie die Engländer, dessen Reste verteidigten.[1] Aber die Engländer wichen nicht ohne Widerstand, und im Parlament fanden sie Unterstützung. Schon im März 1371 ersuchte das Haus der Gemeinen den König um Maßregeln gegen die Bedrückungen der englischen Kaufleute durch die Hansen der Ostsee, die Osterlinge, beim Heringshandel auf Schonen. Aber König Eduard III. unternahm nichts gegen die Hansen. Erst als durch seinen Tod die Hanse ihren alten, starken Rückhalt am Königtum verlor, führten die heftigen Anklagen Londons, die sich nicht allein auf die Beeinträchtigung in Schonen bezogen, zur Aufhebung der hansischen Privilegien und zur Untersuchung der englischen Beschwerden.[2]

Auch im hansischen Osten entzündete sich der Streit beider Mächte. Bisher war der nichthansische Verkehr in hansischen Häfen so unbedeutend gewesen, daß die Notwendigkeit, den Verkehr ihrer Untertanen daselbst zu sichern, noch an keine auswärtige Macht herangetreten war. Diese Geringfügigkeit der fremden Konkurrenz hatte es mit sich gebracht, daß die fremden nichthansischen Händler in den Hansestädten, die von ihnen besucht wurden, nicht schlechter

[1] Vgl. Daenell, Geschichte der deutschen Hanse in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, S. 33ff., für Bergen im besonderen Hans. UB. IV n. 257, 685, HR. 1. III n. 318 § 1, II n. 41 § 4, 89 § 3, 210 § 8. a. a., für Schonen HR. 1. I n. 306 § 11, 510 § 11. u., 522 § 7, III n. 319 § 2—5, 102, Hans. UB. IV n. 387, 393, 421, 686.

[2] Hans. UB. IV n. 378, HR. 1. III n. 318, 319, 102.

gestellt waren, als die fremden hansischen Kaufleute.[1]) Da kam nun der nationale Aufschwung in England, das Emporwachsen der englischen Tuchindustrie, deren Förderung sich König Eduard III. in hervorragendem Maße angelegen sein ließ; erzeugte doch gerade sein Land die von den Fabrikanten unter allen Arten am höchsten geschätzte Wolle. Schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts griff das dadurch in erster Linie sich bedroht fühlende Flandern zu Sperrmaßregeln gegen die englischen Tuche. Die Einfuhr derselben wurde verboten, mit hohen Geldstrafen und Konfiskation bedroht; nur den hansischen Kaufleuten blieb es gestattet, sie in das Zwijn einzuführen, jedoch unter der Bedingung, daß sie dieselben nur in andere Schiffe umluden und wieder ausführten.[2]) Mit überraschender Schnelligkeit begann das Tuch das Fundament des englischen Exports zu werden und sich Absatzmärkte im Auslande zu suchen. An der Hand dieser heimischen Industrie richtete sich der englische Handelsstand auf neuen Grundlagen empor, mit neuen in die Ferne reichenden Zielen. Merchant Adventurers, wagende Kaufleute, wurden die Pioniere des englischen Exporthandels. Durch billigere und reellere Lieferungen, als die Hansen leisteten, erklärten sie, die Heimat mit dem Notwendigen versorgen zu wollen.[3]) Im Ostseegebiet suchten sie ein großes Absatzfeld für ihre Tuche zu gewinnen. Häufiger wurde nun ihr Erscheinen in den Hansestädten der Ostseeküste, auch Schotten nahmen an diesem Handel lebhaften Anteil. Ganz besonders bedeutsam aber wurden schnell die Umsätze mit dem Ordenslande Preußen. Die preußischen Exportgüter bestanden in den von Jahrzehnt zu Jahrzehnt reichlicher auf den Markt kommenden Schätzen der Weichselländer: Holzsorten zum englischen Schiffsbau, das berühmte Eibenholz für die Bögen der englischen Schützen, der unbesieglichen Stärke der englischen Heere; Teer, Pech, Holzasche; das preußische und polnische Getreide; Kupfer aus den Gruben der Karpathen, das seinen Weg über Krakau und Thorn

---

[1]) Vgl. den Ausspruch der hansischen Boten über den Vorzug der Nichtprivilegierung vor der Privilegierung, der Engländer in den Hansestädten vor den Hansen in England HR. 1. II n. 210 § 5, S. 6.

[2]) Hans. UB. III S. 261 § 34, S. 262 Anm. 1, vgl. V n. 690 Bemerkung, S. 473 Anm. 1.

[3]) HR. 1. III n. 102, vgl. II n. 214 § 2. Die Bezeichnung adventurers als aventurarii vgl. in einer englischen Klageschrift von 1468 Hans. UB. IX n. 520.

nahm.[1]) In Elbing wie in Danzig, das nach der Mitte des 14. Jahrhunderts an Reichtum und Handel und politischem Einflusse schnell über die andern Ordensstädte hinauswuchs, waren die Engländer als Gäste willkommen gewesen. Wohnung und Geschäftsräume mieteten sie bei angesehenen Bürgern; unter deren Schutze und Vermittlung betrieben sie ihre Geschäfte, ähnlich wie die Hansen selbst in Brügge. Je zahlreicher sie aber eindrangen, um so unbequemer wurden sie empfunden. In den siebenziger Jahren wurde ihnen in Preußen der Detailhandel an Tuch wieder verboten, nur in ganzen Laken, wie sie es einführten, sollten sie es an die Einheimischen verkaufen dürfen. Auch der Handel außerhalb der Städte und der direkte Verkehr mit andern Fremden wurde ihnen untersagt.[2]) Schon 1370 war Stralsund mit den gleichen Verboten gegen Engländer und Schotten vorgegangen.[3]) Aber noch andere Mittel versuchten die Städte, um den englischen Verkehr nach dem Osten zu lähmen. Sie verboten die Befrachtung hansischer Schiffe durch Engländer von und nach Hansestädten, die Befrachtung englischer durch Hansen, die Verfrachtung hansischer Güter zusammen mit englischen in dasselbe Schiff.[4]) Solche Maßregeln konnten aber nur Erfolg verheißen, solange der Verfall der englischen Schiffahrt, der unter Eduards III. Regierung sich vollzogen hatte, andauerte. Diese Erkenntnis fehlte auch den Engländern selbst nicht. Vielleicht unter dem Einflusse jener hansischen Bestrebungen verordnete die englische Regierung 1381, daß Engländer ihre Waren bei Strafe der Konfiskation nur in englische Schiffe verfrachten dürften. An solchen aber fehlte es. Die Verordnung mußte schon im nächsten Parlament auf Bitte der englischen Kaufleute selber zurückgezogen werden. Dieser erste Versuch einer Navigationsakte hatte zuviel vom Volke verlangt.[5])

Auch in England selbst loderte die Erbitterung gegen die

---

[1]) Merkwürdigerweise übergeht der Libell S. 77 diese wesentlichsten Produkte in seiner Angabe der Einfuhr aus Preußen, während er sie kurz zuvor als Einfuhr nach Flandern anführt, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 114.

[2]) HR. 1. III n. 102, vgl. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 99.

[3]) Hans. UB. IV S. 137 Anm. 5.

[4]) Vgl. HR. 1. III n. 318 § 3, 102, II n. 210 § 8. 1.

[5]) Vgl. Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 359 ff.

Hansen in Haß empor, namentlich in London. Aber die schnelle Steigerung aller Warenpreise, die der Beschränkung der Handelstätigkeit der Fremden in England folgte, bewies ebenfalls, daß der englische Handelsstand sein augenblickliches Können weit überschätzt hatte. Das Oktoberparlament 1378 schon raffte sich den Gemeinen gegenüber auf und machte die beschränkenden Maßregeln zum größten Teile rückgängig angesichts des großen Nutzens, den der Verkehr der Fremden dem ganzen Königreiche bringe.[1]) Unter dem Einflusse derselben Anschauungen in englischen Regierungskreisen kam es auch zur Beilegung des Zerwürfnisses mit den Hansen. Auch hier mußten die Ansprüche Londons weichen. Nur forderte die Regierung von der Hanse das unumwundene Zugeständnis, daß sie allezeit dem Verkehr der englischen Kaufleute in Schonen, Norwegen, in allen Städten und Gebieten der Hanse Förderung, Unterstützung, Sicherheit und Freiheit von neuen Auflagen beweisen werde.[2]) Aber diese sehr dehnbaren Ansprüche stießen auf den einmütigen Widerstand der hansischen Kaufleute und Städte. Eine hansische Gesandtschaft, Jakob Pleskow, Bürgermeister von Lübeck, und Johann Kordelitz, Ratsherr von Thorn, wurde im Herbst 1379 nach England geschickt. Sie erreichte, daß die englische Regierung sich zufrieden erklärte mit der Aufnahme einer ganz allgemein und unverfänglich gehaltenen Verpflichtung der Hanse in die Privilegien, dem englischen Handel bei sich gleiche Vergünstigungen und Behandlung zuteil werden zu lassen, wie der deutsche in England genieße. Darauf wurden am 23. September 1380 den deutschen Kaufleuten ihre bestätigten Privilegien nach Einfügung der Klausel wieder ausgehändigt.[3])

In England wurden die Zollvorrechte der Hansen sofort wieder in Kraft gesetzt.[4]) Die Gemeinsamkeit englischer und hansischer Interessen Seeräubern gegenüber bewährte sich im Sunde.[5]) Die wiedergewonnene Fühlung beider Nationen äußerte sich aber auch

---

[1]) Hans. UB. IV S. 264 Anm. 3.

[2]) Hans. UB. IV n. 647 (vgl. n. 645). Bis zu wie ungemessenen Ansprüchen diese Klausel führen konnte, war schon durch eine Probe belegt, vgl. HR. 1. III n. 318 § 2.

[3]) Hans. UB. IV n. 671, 673, HR. 1. II. n. 210 § 12, 13, 211 Schluß, vgl. n. 212 § 3. — n. 225 (Datum im Hans. UB. IV n. 696 berichtigt).

[4]) Hans. UB. IV n. 697, 712, 718, vgl. Hans. Gesch. Qu. VI n. 210—213.

[5]) HR. 1. III n. 141.

schon 1381 in einem lebhaften Aufschwunge des englischen Handels nach den Ostseestädten, auch in Stralsund nach der Schilderung der dortigen Chronik. Am Gelland beim Dornbusch lagen die großen und tiefgehenden englischen Schiffe. Leichterschuten besorgten die Verbindung mit Stralsund, den Transport der Waren. Alle Straßen der Stadt waren voll englischen Gutes, die Lebendigkeit des Verkehrs war ganz bedeutend.[1]) Stralsund erfreute sich bei den Kaufleuten aller westlichen Nationen offenbar großer Beliebtheit, weil es so günstig direkt gegenüber Schonen und der Ausmündung des Sundes lag. Sein Fremdenverkehr übertraf daher auch wahrscheinlich den nach Preußen gerichteten an Alter. Sein Markt genoß um so höhere Wertschätzung, je unsicherer das Verhältnis Preußens zu England blieb.

Aber die Lage in England selbst bot für die Dauer friedlicher Beziehungen zur Hanse keine Gewähr. Unerhört stieg die Geldverlegenheit der Regierung. Kurzatmige Rüstungen gegen seemächtige Feinde wie die Franzosen und mehr noch die Spanier, zu Lande auch gegen die Schotten verzehrten enorme Summen und fruchteten nichts. Die Staatsflotten vermochten das Meer nicht zu behaupten, reiche Privatleute, wie der Londoner Kaufmann John Philipot, mußten das Beste tun, um die Aussendung von Kriegsschiffen, die Aufbringung von Transportflotten zu ermöglichen.[2]) Unter solchen Umständen band sich die Regierung auch nicht an die Beobachtung der hansischen Abgabeprivilegien. Den hansischen Kaufleuten wurde 1382 die Subsidie in Gestalt eines Pfundgeldes von sechs Pfennigen vom £ Sterling des Wertes der Waren abgefordert, 1386 wurde es auf zwölf Pfennige erhöht.[3]) London beeinträchtigte aufs neue den Platzhandel des deutschen Kaufmanns. Eine englische Kriegsflotte plünderte im Mai 1385 im Hafen von Brügge, dem Zwijn, preußische, kampener und andere Schiffe, wobei auch der Ordenshandel bedeutende Verluste erlitt. Die Klagen der ge-

[1]) Stralsunder Chroniken, hg. von Mohnike und Zober, S. 163f.

[2]) Vgl. über diesen Mann Script. rer. Brittan. 28. 1. I S. 370, 377, 435, II S. 71 u. ff. (Chronik des Th. Walsingham). Er hätte in der Aufzählung bedeutender englischer Kaufleute bei Schanz I S. 328 nicht unerwähnt bleiben dürfen.

[3]) Hans. UB. IV n. 753, 761, 762. Nur die Einfuhr des schonischen Herings wurde bis auf weiteres davon ausgenommen, n. 759; vgl. HR. 1. VIII n. 909, 913, 921. Hans. Gesch. Qu. VI S. 167 Anm. 2.

schädigten Preußen wurden in England abgewiesen durch die herausfordernde Frage: „was durfit ir vil clagen? ir habit Engilschen gutes genug in Prusen, do mogit ir vor eynen phenning czwene nemen.“[1]) Die Folge war, daß der Ordensstaat die Beziehungen zu England abbrach. Die englischen Kaufleute wandten sich nach Stralsund, wo die nach Flandern verkehrenden einheimischen Tuchhändler ihr Erscheinen keineswegs gern sahen.[2]) Als aber die wendischen Städte und Hamburg sich ebenfalls über ein energisches Vorgehen gegen England schlüssig wurden und im Juni 1388 die in Stralsund lagernden englischen Güter arrestierten, antwortete England allerdings mit derselben Maßregel, verbot auch noch besonders den Verkehr nach Schonen und den Ostseehäfen,[3]) aber schwer empfand es alsbald den Abbruch eines unentbehrlichen Verkehrs. Schon im August traf eine englische Gesandtschaft in Marienburg ein. Sie bestand aus den gewiegtesten und der Handelsverhältnisse im Osten kundigsten Männern, dem Londoner Bürger Walter Sibile und dem Yorker Thomas Graa, hervorragenden Mitgliedern des Parlaments, und dem Londoner Kaufmann John Bebys, der ihnen als Sachverständiger beigegeben war. Es war nicht unrichtig, wenn ein Thorner Ratsherr damals meinte, die Beobachtung der hansischen Privilegien in England hänge ab vom Verhältnis Preußens zu England. Nach dreiwöchigen Verhandlungen kam am 21. August 1388 ein Vertrag zustande, der die gegenseitigen Arreste aufhob, die geschädigten Kaufleute mit ihren Forderungen auf den Rechtsweg verwies und den Engländern Verkehrsfreiheit in allen Häfen und im Binnenlande Preußens mit jedermann einräumte, jedoch nach der „landesüblichen Gewohnheit“. Es war ein Vertrag, der der englischen Diplomatie Ehre machte. Anfang September folgte der Abschluß mit Lübeck, Hamburg, Rostock und Wismar. Auch zu ihnen wurde das alte Verhältnis wieder hergestellt.[4]) Mit Stralsund aber kam es zu keiner Verständigung, auch nicht 1390, als Sibile und Bebys aufs neue zu Verhandlungen mit dieser Stadt bevollmächtigt waren.[5])

---

[1]) Hans. UB. IV n. 936 § 5.

[2]) Hans. UB. IV n. 888.

[3]) Hans. UB. IV n. 933 und Anm. 1, 934.

[4]) HR. 1. III n. 406; Hans. UB. IV n. 942, 945, Hans. Gesch. Qu. VI n. 252, vgl. n. 250. Keutgen a. a. O. S. 64f.

[5]) Hans. UB. IV n. 1040. Anfang 1391 erfolgte in Stralsund ein neuer

Überblickt man das Ergebnis dieses Ringens, so wird man sagen müssen, daß die wendischen und preußischen Städte auf eine Politik Verzicht leisteten, die auf Einschränkung des englischen Handels nach und in den Ostseehäfen ausgegangen war.

Das Gefühl, daß man Neuerrungenes gegen eine nur augenblicklich überflügelte Politik der Hanse gemeinsam zu schützen habe, ward denn auch schnell wirksam unter den Merchant Adventurers. Die nach Schonen, Preußen, Stralsund usw. verkehrenden organisierten sich 1390 genossenschaftlich fester, setzten sich einen Ältermann zu schneller Behandlung von Rechtsfragen und Streitigkeiten innerhalb der Genossenschaft wie zwischen englischen und deutschen Kaufleuten, überhaupt zur Vertretung ihrer Rechte dem Auslande gegenüber. Ihre Wahl fiel auf den schon mehrfach genannten John Bebys. König Richard II. bestätigte ihn 1391 in seiner Würde, ordnete seine Amtsbefugnisse und eine jährliche Neuwahl für den Posten an. Sein Sitz war entsprechend der Bedeutung dieses Platzes für den englischen Ostseeverkehr Danzig, wo der Hochmeister Konrad Zöllner von Rotenstein 1388 den Engländern ein Haus zu Versammlungszwecken zu mieten und sich genossenschaftlich zu organisieren gestattet hatte.[1])

Der Aufschwung des englischen Handels nach den Verträgen von 1388 war namentlich in Danzig ganz bedeutend, und umfangreich waren die hier ihm stillschweigend gewährten Freiheiten. Insbesondere die Kaufleute von Lynn scheinen in dieser Periode in der Ostsee wie in Norwegen die rührigsten Vorkämpfer des englischen Handels gewesen zu sein. Es war ein günstiger Umstand für England, daß erst in den Jahren 1390 und 1391 eine schreckliche Hungersnot das Inselreich heimsuchte. Ungehemmt konnten die preußischen Ernteüberschüsse den Weg nach England nehmen.

Arrest auf die englischen Güter, vgl. HR. 1. V n. 448 § 7, Hans. Gesch. Qu. VI n. 354 § 1, 350, 322 § 18.

[1]) Hans. UB. IV n. 1042, vgl. HR. 1. III n. 403 § 4, schon bei den Verhandlungen 1388 hatten die Engländer den Hochmeister um dies Zugeständnis ersucht, vgl. HR. 2. II n. 76 § 25. Hirsch a. a. O. S. 100f., Daenell, Hanse S. 43f. — Wir begegnen in Preußen Kaufleuten aus London, York, Lynn, Beverley, Colchester, Winchester (= Wynton civitas, vgl. HR. 1. III Register), Hadley, Boston, Coventer, Middlessex, Norwich, Old-Sarum, Nottingham, Hull und gewiß noch andern Plätzen; in Stralsund Kaufleuten aus Lynn, London, Newcastle. HR. 1. III n. 404, V n. 448 § 7.

Der Mayor von London sorgte noch ganz besonders für Regelmäßigkeit in den überseeischen Zufuhren, anders wäre die Not unerträglich geworden. Dagegen war 1392 ein gutes Getreidejahr. Vorausgegangen war 1389 eine große Teuerung in den Ostseegebieten; da war sogar aus England — „desglich vor ny was gehort“, wie ein Zeitgenosse in einer preußischen Chronik berichtete — eine Schiffsladung Weizen nach Danzig gebracht, auch nach Wismar waren von englischen Kaufleuten je 1000 Quarter Getreide und Malz eingeführt worden.[1])

Die Tuchausfuhr aus englischen Häfen zeigt für die dem Friedensschlusse folgenden nächsten Jahre, während welcher überdies die Beziehungen der Hanse zu Flandern durch eine neue Handelssperre unterbrochen waren, bis zur Wiederanknüpfung des hansischen Verkehrs mit Flandern bedeutend gestiegene Ziffern.[2])

In dem Drange nach Ausbreitung und Steigerung der Tätigkeit, den der allgemeine Aufschwung des Volkslebens und Nationalgefühls in England auch dem Handelsstande und der Schiffahrt mitteilten, war der Gegensatz zwischen England und der Hanse fortan nicht minder fest begründet, als in den Ansprüchen der Hanse auf buchstäbliche Erfüllung der den Ihren in England verbrieften Zoll- und Verkehrsfreiheiten. Die Kriege Englands mochten oft und für lange Zeit reiche Volkskräfte von den natürlichen Bahnen ihrer Wirksamkeit mit unheilvollen Folgen ablenken, — die Grundrichtungen des Strebens beider Völker, die einander bekämpften, standen fest.

Der Vertrag von 1388 erzeugte schnell die Wirkungen, die man von seinen Bestimmungen erwarten konnte.[3]) Das Zuströmen der Engländer in die Hansestädte und ihre Ansprüche machten sich bald in unbequemster Weise fühlbar. Der hansische Handel in England dagegen blieb Zollanforderungen unterworfen, die seinen Privilegien widerstritten, nämlich außer der rechtmäßigen Kustume

---

[1]) Vgl. Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 197, 198, 203f., 407, Hans. Gesch. Qu. VI n. 265—267, 257, Script. rer. Prussic. III S. 158.

[2]) Kunze in den Tabellen Hans. Gesch. Qu. VI S. 361 (Boston), 362f. (Kingston). Die obige Angabe vermag im günstigsten Falle nur als Illustration zu dienen. Bei dem geringfügigen statistischen Material kann ein zuversichtliches Urteil nicht gefällt werden.

[3]) Vgl. Koppmann, Die preußisch-englischen Beziehungen der Hanse i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 119ff., Daenell, Hanse S. 170ff.

von drei Pfennigen vom £ des Wertes dem 1386 eingeführten Zuschlagspfundgelde von zwölf Pfennigen. Die Zahlung weiterer Abgaben gelang dem Kontor abzuwenden.[1]) Ein preußischer Vorschlag an die Hansestädte 1392, eine dem englischen Überzoll entsprechende Abgabe den Engländern aufzuerlegen, wurde nicht weiter verfolgt. Verwendungsschreiben des Hochmeisters und der Hansestädte an den König, das Parlament, die großen Städte Englands wegen des Zolls waren wirkungslos. Im Sommer 1394 sprach sich das Londoner Kontor gegen den Hansetag dahin aus: „uns dunked, dat se nicht vele bi juwe breve setten."[2]) Erst im Juli 1397 rafften sich die preußischen Städte auf, verboten den hansischen Kaufleuten den Ankauf englischer Tuche außerhalb Englands. Am 22. Februar 1398 kündigte der Hochmeister Konrad von Jungingen dem englischen Könige den Marienburger Vertrag. Binnen Jahresfrist sollten die preußischen und englischen Kaufleute in ihre Heimat zurückgekehrt sein.

Die übrigen Hansestädte wurden hierdurch in ihrem Verhältnisse zu England nicht berührt. Es muß anerkannt werden, daß die englische Regierung sich bemühte, den hansischen Kaufleuten den Schutz ihrer Privilegien bei Strandraub und Seeraub ihrer Untertanen zuteil werden zu lassen. Als sie sich Anfang 1398 vom Unterhause eine neue Steuer bewilligen ließ, verbot der König ausdrücklich, unter Bezugnahme auf jene Privilegien, sie den Hansen abzuverlangen.[3]) Als König Richard II. 1399 den Thron verlor und Heinrich von Lancaster, der 1390 zur Heidenfahrt im preußischen Ordenslande gewesen war, die Krone nahm, bestätigte er am 24. Oktober 1399 nach einer Petition der hansischen Kaufleute beim Parlament ihre Privilegien. Er knüpfte aber die Nutzung derselben an den Fortbestand der von den Engländern in den Hansestädten erworbenen Zugeständnisse und an die Beobachtung der oft von der Regierung gestellten Forderung, daß die Hanse keine Nichthansen an ihren Privilegien teilnehmen lasse. Und er verlangte des weitern, daß die Ostseestädte und der Hochmeister bis zum 24. Juni 1400 eine Gesandtschaft nach England schickten, um die

[1]) HR. 1. IV n. 6, Hans. UB. V n. 21; IV n. 998, 1045, 1073, 1074, 1076.

[2]) HR. 1. IV n. 124 § 2, 202.

[3]) Hans. UB. V n. 105, 116, 131, wozu Hans. Gesch. Qu. VI n. 268, 269 bis 276, 279. — Hans. UB. V n. 348 und Anm. 2.

den Engländern durch die Vitalienbrüder Rostocks und Wismars, durch die Arreste Stralsunds und das Handelsverbot des Ordens zugefügten Schädigungen zu verantworten.[1]) Aber die Sicherung seines mangelhaften Thronanrechts und der Fortgang der äußern Kriege nahmen des Königs Aufmerksamkeit lange Zeit vollständig in Anspruch. Die geforderte Gesandtschaft erschien natürlich nicht in England.

In Preußen aber scheute man sich, das erlassene Handelsverbot in vollem Umfange wirksam werden zu lassen, man beschränkte den Handelsbetrieb der Engländer, aber aus dem Lande wies man sie nicht. Selbst die Vergewaltigung zweier livländischer Schiffe auf der Fahrt von Livland nach Brügge durch Engländer, wobei 28 Kaufleute und über 100 Matrosen aus Livland getötet wurden, im Jahre 1402 und die Wegnahme verschiedener preußischer Schiffe rief in Preußen nur Drohungen hervor. Eine preußische Gesandtschaft nach London hatte gar keinen Erfolg.[2]) Da raffte sich endlich der Orden auf. Lähmend hatte bisher der Wille zum Frieden, den die wendischen Städte zur Schau trugen, auf die preußischen eingewirkt. Ohne ihre Hilfe, ohne eine Sperrung der ganzen Ostsee war jedes Vorgehen Preußens wirkungslos. Den Orden aber hatten politische Rücksichten, die Besorgnis vor einer Verbindung zwischen der dänisch-nordischen und der englischen Macht, bisher zurückgehalten. Diese war mit der Verständigung über die Verheiratung des dänischen Thronerben Erich von Pommern mit Heinrichs Tochter Philippa nun doch ebenso wie der Ausbruch des offenen Kampfs zwischen Königin Margrethe und dem Orden um den Besitz Gotlands eingetreten.

Im Juni 1404 verbot der Orden die Einfuhr englischen Tuchs, die Ausfuhr von Bogenholz, Pech und Teer, bis zum 29. September

---

[1]) Hans. UB. V n. 386, 387, 391. — Wegen der Schäden durch die Vitalienbrüder — über ihren Zusammenhang vgl. im ersten Buch, II 4. Kp. — und der daraus von den Engländern gegen Lübeck und Stralsund ebenfalls hergeleiteten Schadenersatzansprüche vgl. Daenell, Hanse S. 164 und Anm. 2, dazu jetzt Hans. UB. V n. 182, 384. Zu den Schädigungen durch die Auslieger vgl. auch die englischen Klagen Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 19—23.

[2]) Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 124ff., Hirsch, Danzig S. 101f. — HR. 1. VIII n. 133, 134, Hans. Gesch. Qu. VI n. 317, HR. 1. V n. 440 § 1—19, über ein beraubtes Stettiner Schiff, das aus dem biskayischen Busen für preußische Rechnung Salz geholt, vgl. Hans. UB. V n. 582, 606, Hans. Gesch. Qu. VI n. 317 § 19, HR. 1. V n. 159.

gab er den Engländern Frist, sein Land zu räumen. Aber unbekümmert erneute Heinrich IV. den Erlaß seines Vorgängers über die Organisation seiner wagenden Kaufleute im Ostseegebiete und ersuchte, wenngleich vergeblich, den Hochmeister um die Aufhebung des Verkehrsverbots.[1])

Dagegen schien Preußen endlich auch an den andern Hansestädten den erhofften Bundesgenossen zu finden. Die wendischen Städte, Hamburg und Bremen kamen in Bewegung, seit sich von 1402 ab von Jahr zu Jahr die Schädigungen der Ihrigen mehrten.[2]) Am 5. März 1405 beschloß zu Lübeck eine Versammlung der wendischen und preußischen Städte ein Verbot der Ausfuhr von Waldwaren, von Flachs, Leinwand und Osemund und ein Verbot des Handels mit englischem Tuch. Aufforderungen an Holland, Seeland, Flandern, Brabant, sich den hansischen Verfügungen anzuschließen, waren vergeblich. Die Niederlande scheuten sich, ihren Handel und ihre Tuchindustrie dadurch aufs Spiel zu setzen.[3]) Das vereinte Vorgehen der beiden hansischen Gruppen aber verfehlte seine Wirkung auf England nicht. Die begehrtesten Güter des Ostens waren nicht mehr zu erlangen, das Tuch fand in den Hansestädten und an der Ostsee keinen Absatz.[4]) Der Zwang der hansischen Maßregeln veranlaßte schon im Mai 1405 die Abordnung einer englischen Gesandtschaft zu Verhandlungen in erster Linie mit dem Hochmeister, dann auch mit den Hansestädten. Es waren zu des Hochmeisters Genugtuung „gar namhaftige manne“, die am 8. August 1405 in Marienburg eintrafen: der Ritter William Esturmy, der Kleriker Magister Johann Kyngton und der Londoner Bürger William Brampton, erstere beide erprobte Diplomaten, der letztere ein kaufmännischer Sachverständiger.[5])

---

[1]) Hans. UB. V n. 590—592, HR. 1. V n. 149, 150 § 1—7. — Hans. UB. V n. 617; vgl. n. 614, HR. 1. V n. 202. — Hans. UB. V. n. 616.

[2]) Vgl. die Klagen Lübecks Hans. Gesch. Qu. VI n. 329, Bremens n. 334, Hamburgs n. 337, Greifswalds n. 342, Stralsunds n. 345, dazu HR. 1. V n. 123, 124, Hans. UB. V n. 603, 613, 615, 618, 621, 633, 634.

[3]) HR. 1. VIII n. 1018, V n. 225 § 3—6, 226, 227, 229, vgl. Delepierre u. Priem, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 63, 75.

[4]) Hans. UB. V n. 661, 674, 703, 717, 732. Über die Kontrolle der Ausfuhr durch die Preußen, Thorn in Stettin, Elbing in Stralsund und Greifswald, Danzig in Kopenhagen, vgl. HR. 1. V n. 241 § 1, 4.

[5]) Vgl. die Angaben Paulis i. Hans. Gesch. Bll. 1877 S. 127f.

Vergeblich war es jetzt, daß Herzog Johann von Burgund, der 1404 seinem Vater Philipp gefolgt war, den Hansestädten ein Bündnis anbot, als eine englische Flotte ohne voraufgegangene Ankündigung von Feindseligkeiten seinen Hafen Sluys überfallen hatte. Dankend wurde vom Hochmeister auch ein Vermittlungsangebot der nordischen Königin Margrethe abgelehnt.[1] Ohne auf die hansischen Genossinnen und das gemeinsame Verkehrsverbot Rücksicht zu nehmen, gab der Hochmeister schon am 10. August die Ausfuhr der verbotenen Waren, außer direkt nach England, wieder frei. Am 8. Oktober 1405 ward in Marienburg ein Vertrag abgeschlossen, der den Engländern den Verkehr nach Preußen im alten Umfange gestattete und die Erledigung der gegenseitigen Schadenersatzansprüche einem Tage zu Dordrecht am 1. Mai 1406 vorbehielt.[2]) Entrüstet gab das Brügger Kontor seinem Urteile über das bundbrüchige Verhalten Preußens Ausdruck: es sei ein Hohn auf die Hanse und geeignet, ihr ehrwürdiges Ansehen im Auslande sehr zu schwächen.[3])

Mit verletzender Nichtachtung der Hansen schob der König die vereinbarte Tagfahrt von Termin zu Termin auf, wenn auch die hansischen Privilegien beobachtet wurden und der König einen Spezialgerichtshof für alle bei der Kanzlei einlaufenden Entschädigungsansprüche einsetzte.[4]) Angriffe auf livländische, preußische und lübische Schiffe blieben auch jetzt nicht aus, und in ihrer Erregtheit vergriffen sich gelegentlich hansische Seeleute an Engländern auf See.

Mit eindringlichen Worten lud Lübeck die Hansestädte zum Hansetage in seinen Mauern, der endlich wegen der englischen Frage eine Entscheidung treffen sollte, auf den 5. Mai 1407 ein: deshalb werde die Hanse vergewaltigt, weil die Städte so schlecht zusammenhalten, weil sie in ihrem Tun uneins seien, weil einer Stadt der anderen Schade nicht zu Herzen gehe; überall sei darum

---

[1]) Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. 1883 S. 128f. — HR. 1. V n. 258.

[2]) Hans. UB. V n. 687, vgl. Script. rer. Pruss. III S. 282 (hier April 10 als Termin genannt).

[3]) HR. I. V n. 275.

[4]) Hans. Gesch. Qu. VI n. 297 und S. 195 Anm. 1, vgl. n. 304, n. 306 und vorbereitend n. 316 § 10b—e. Die Beschäftigung des Oberhauses mit den Fragen Hans. UB. V n. 707.

der Verlust der Privilegien, die vom Kaufmann und von den Städten mit so großen Kosten erworben seien, zu befürchten.[1])

Aber der Hansetag zu Lübeck, der den stattlichen Besuch von 22 Städten, darunter Köln, Dortmund, Bremen, aufwies, beantwortete das erneute Bündnisangebot einer burgundischen Gesandtschaft mit dem Beschlusse, keine Gewalt gegen England zu versuchen, sondern auf weitere Verhandlungen mit ihm einzugehen, und schlug England als Termin für solche den 1. August vor.

Im Haag wurden die Verhandlungen seit dem 31. August 1407 zwischen den Boten von Lübeck, Rostock, Wismar, Danzig, Riga, Dorpat, Hamburg und Köln, deren Wortführer der Lübecker Bürgermeister Heinrich Westhof war, und den englischen Abgesandten William Esturmy und Johann Kyngton geführt.[2]) Mit wenig Worten gleitet der in einer Wismarer Handschrift überlieferte Bericht über die Verhandlungen hinweg. Doch was er unausgesprochen ließ, das bezeugen die Vertragsentwürfe desto deutlicher, die nach fünf- bis sechswöchentlichen unerquicklichen Verhandlungen im Oktober zustande kamen.[3]) Die preußischen Städte erhielten auf ihre Forderung von über 25000 Nobeln Schadenersatz zugebilligt ca. 9000, die livländischen von 24000 Nobeln 22500, die andern Hansestädte, also vornehmlich die wendischen, von 32000 Nobeln nur 1372! Umgekehrt sollten preußischerseits den Engländern 766 Nobeln gezahlt werden. Offenbar brachte man auf englischer Seite den Schaden, den man durch die mecklenburgischen Vitalienbrüder erlitten hatte, in Höhe von über 32000 Nobeln den wendischen Städten in Anrechnung.

Die Hansestädte waren geschlagen durch Preußen und Engländer zusammen. Mit nichtigen Erörterungen suchten die preußischen Städte ihr unkameradschaftliches Verhalten gegen die andern zu rechtfertigen. Das rücksichtslose Vorgehen des Ordens entsprang zum Teil auch gewiß einer Erbitterung über die freundschaftliche Haltung der wendischen Städte, die sie gegen Margrethe in seinem Streite mit ihr um Gotland beobachtet hatten. Vielleicht begann auch bereits der Verfassungskampf in Lübeck den Druck des

---

[1]) HR. 1. V n. 385.

[2]) Das Material darüber von Koppmann zusammengestellt HR. 1. VIII S. 683 ff., woselbst die Drucknachweise der einzelnen Akten.

[3]) HR. 1. V n. 460, VIII n. 1061.

politischen Übergewichts dieser Stadt zu vermindern und den Absonderungsgelüsten anderer freien Spielraum zu geben. Das Kontor zu Brügge vergaß dem Orden und seinen Städten ihre Absonderung lange Zeit nicht, denn dadurch sei eine andernfalls achtunggebietende hansische Willensäußerung ins Gegenteil gewendet worden und Spott und Hohn über die hansische Uneinigkeit und die Verminderung ihres Ansehens im Westen die Folge.[1])

Unter allen Umständen bedeutete der Aufschwung einer exportierenden englischen Tuchindustrie, der unter Eduards III. Regierung begann, eine Konkurrenz für die flandrische, denn sie suchte ihre Abnehmer dort, wo diese bisher geherrscht hatte. Sie war ein Feind nicht allein der Fläminger, sondern auch der Hansen. Sie begann das hansische Monopol des Handels mit flämischem Tuch im Ostseegebiete, das der Hauptartikel gerade des Handels der wendischen Städte war, zu durchbrechen. Sie entzog sich der Herrschaft der Hanse, indem die englischen Kaufleute selbst in dem Vertrieb ihrer Erzeugnisse ein Mittel sahen, sich wirtschaftlich selbständig zu machen.[2]) Andrerseits aber nahmen die hansischen Kaufleute selbst lebhaften Anteil am Handel mit den englischen

---

[1]) HR. 1. VI n. 333.

[2]) Zu den Tuchpreisen vgl. für diese Zeit Hamb. Kämm. Rechn. I S. 125, 126, 151,367 (Brügger u. nam. Genter Tuche), HR. 1. III n. 334 § 34, II n. 343 § 34, III n. 344 § 1, 2, IV n. 185 (Genter Tuche, doch wird es im vorletzten Abschnitt II n. 343 § 34 heißen müssen statt zwei gentsche lakene: 11). Der Preis ist durchschnittlich fast 18 M. lüb. (1 Pfund grote = $4^1/_2$ M. lüb. nach der Kurstabelle III n. 450). Preise englischer Tuche sind für die Anfangszeit kaum erhalten, doch vgl. einige Angaben zu 1406 HR. 1. V n. 302, 307 § 5, 308 § 15, 311 § 14, wonach ein Tuch 7—11 M. lüb. wert war (vgl. die Münztabelle bei Hirsch a. a. O. S. 243). Dasselbe Verhältnis zwischen flandrischen und englischen Tuchpreisen vgl. für Krakau in dieser Zeit bei Daenell, Polen und die Hanse um die Wende des 14. Jahrhunderts, Deutsche Ztschr. f. Gesch. Wiss. Jg. 1897/98 S. 330 Anm. 2, für spätere Zeit i. a. bei Hirsch a. a. O. S. 250ff. — Die Länge der in Brügge in den hansischen Verkehr gebrachten Tuche sollte nach einer Brügger Verordnung betragen 44 Ellen, Hans. UB. III S. 262 Anm. 2. Die Länge der nach Preußen eingeführten englischen betrug nach eigner Angabe der Engländer 42, der halben 21 Ellen. 1388ff. klagten sie, daß Preußen dies althergebrachte Maß nicht mehr anerkennen wolle, sondern 44 bezw. 22 Ellen Länge verlange. Preußen antwortete, es richte sich nach einem hansischen Erlasse, HR. 1. III n. 404 § 7, 405 § 7, Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 1. Dieser war zu Lübeck 1383 erfolgt, HR. 1. II n. 258 § 14, vgl. Hans. UB. VIII n. 691 § 1 (1458).

Tuchen.[1]) Denn aus Boston z. B. führten in dem Zeitraume der Regierung Richards II., 1377—99, die Engländer selbst 12681 Stück Tuch aus, die Deutschen über 45300 Stück, die übrigen fremden Händler 2222, dagegen aus Hull die Engländer 59311, die Deutschen nur 5828, die andern Fremden 1575 Stück. Während dieser Zeit zeigen die Tabellen der jährlichen Ausfuhr dieser beiden Plätze allerdings von einem Zurückgehen des deutschen, einem Steigen des englischen Anteils nichts, dennoch wird die Klage der Lübecker Versammlung 1396 schwerlich unbegründet sein, daß die Engländer mit ihrem Tuch nun alle Länder überschwemmten, sehr zum Schaden des hansischen Kaufmanns.[2])

Von größter Bedeutung für die Fortschritte der Tuchproduktion in England war es, daß die Wollexportzölle, die mit dem Stapelzwang für die englische Wolle in Calais verknüpft waren, von der Regierung höher und höher geschraubt wurden, während die Tuchzölle den anfänglichen niedrigen Stand behaupteten.[3])

Nicht nur im Ostseegebiet, wo wir allerdings zuerst ihr korporatives Auftreten festzustellen vermögen, und die Könige Heinrich IV. im Jahre 1404, Heinrich VI. 1428 die ihnen 1391 verliehenen Befugnisse bekräftigten, wurden die Merchant Adventurers die Vorkämpfer des englischen Exporthandels. Durch entsprechende königliche Freibriefe wurden 1408 die nach Norwegen, Schweden und Dänemark handelnden organisiert, 1407 auch die nach Holland, Seeland, Brabant und Flandern verkehrenden.[4]) Im selben Jahre

---

[1]) Zum Zeitpunkt des Absatzes der Tuche an die hansischen Händler, 24. August, vgl. Hans. UB. IX n. 525.

[2]) HR. 1. IV n. 360 § 4.

[3]) Schanz, Engl. Handelspolitik I S. 440f. Über den Wollstapel in Calais vgl. Hans. UB. IV S. 277 Anm. 3, S. 315 Anm. 1, n. 760, Hans. Gesch. Qu. VI S. 169 Anm. 1. 2. Zahlenmäßig läßt sich über den Aufschwung der englischen Tuchausfuhr bis jetzt nichts Sicheres angeben. Illustriert wird er nur durch die zunehmenden hansischen und flämischen Klagen. Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI S. 360ff. die Tabellen. Unerwähnt darf aber ein Vorzug der Hansen vor den englischen Exporteuren nicht bleiben. Für erstere hatte von Anfang an nie der lästige Zwang der königlichen Tuchpacker und der damit verbundenen Abgaben bestanden; die Londoner Kaufmannschaft aber erlangte erst 1399 die Aufhebung dieser beschränkenden Einrichtung für die Ihrigen, Hans. Gesch. Qu. VI n. 231, Hans. UB. V S. 197 Anm. 2.

[4]) Hans. UB. V S. 317 Anm. 1, vgl. Hans. UB. IV n. 1042, V n. 616, VI n. 736.

erwarben sie in Antwerpen ein eigenes Haus, nicht in weitschauender Voraussicht der viel späteren unerhört glänzenden Entwicklung dieses Handelsplatzes, sondern aus Not. Denn durch die Hindernisse, die dem Vertrieb ihrer Tuche in Flandern von dem Lande selbst und auf dessen Drängen auch von der burgundischen Regierung in den Weg gelegt wurden, waren sie gezwungen, außerhalb Flanderns den Stapel ihrer Ware zu errichten. Noch viele Jahrzehnte lang fristete ihr Handel in Antwerpen ein ziemlich kümmerliches Dasein, aus Brügge aber zog er sich nach und nach zurück.[1]) Und diesen drei Gruppen der Merchant Adventurers traten als vierte hinzu diejenigen englischen Kaufleute, die nach dem englischen Westfrankreich, insbesondere nach Bordeaux, dem politischen und wirtschaftlichen Hauptstützpunkt Englands dort, Handel trieben. Die Kaufmannschaft von Lynn im Jahre 1423 bestand aus Preußen-, Schonen-, Bergen- und Bordeauxfahrern, nach den Niederlanden unterhielt sie anscheinend keine Beziehungen.[2]) Die Merchant Adventurers waren für die Ausbildung des englischen Überseehandels dasselbe, was die Genossenschaften deutscher Kaufleute, diese Vorläufer der Hanse, für die Entwicklung des deutschen über anderthalb Jahrhunderte früher geworden waren. Der Hanse, ihrem einzigen und überlegenen Rivalen, gegenüber hatten sie sich denn auch in erster Linie 1390 zur Sammlung und Anordnung ihrer Kräfte gedrängt gefühlt.

Die Erfolge des englischen Handels seit Eduard III. aber erzeugten jenes Selbstgefühl der Engländer, das einige Jahrzehnte später in dem Libell of englishe policye einen so frischen und lebensvollen Ausdruck fand. Es war natürlich, daß der Einbruch eines jungen, rüstigen Völkerelements in die Bannkreise durch Herkommen geheiligter Traditionen, in das flandrische Handelsleben und in die Domäne des hansischen Handels, Nordeuropa und die Ostsee, Besorgnis und Entrüstung und jene aus beiden Empfindungen zusammengesetzte neidische, moralische Verachtung des Gegners hervorrief, die um so lebendiger war, je leichter die neue Macht sich über alte Schranken der Gewohnheit oder des Rechts hinweg-

---

[1]) Vgl, Schanz, Englische Handelspolitik I S. 9, 339, der aber doch hier der Wichtigkeit der Akte von 1391 für die Geschichte der Merchant Adventurers nicht gerecht wird.

[2]) Hans. UB. VI n. 528.

setzte. Mangel an Wahrheit und Zuverlässigkeit warf man den Engländern vor, Häufungen von List, Verrat und giftiger Verleumdung. Auch hansische Stimmen erklärten, daß „in den Englischen gheen ganss gelove noch betruwen en is to hebbene". Greifswald nannte einmal König und Volk kurzweg Seeräuber.[1]) Danzig aber erläuterte 1438 die englische Forderung auf Niederlassungsfreiheit in Preußen dahin, daß England allmählich soviel Volksgenossen ins Land zu schicken beabsichtige, um ihm dann ebenso seinen Willen aufnötigen und es von sich abhängig machen zu können, wie es auch mit Bordeaux und Gascogne und andern Ländern getan habe.[2]) Wenn etwas helfen konnte gegen das Eindringen der englischen Kaufleute in die hansischen Handelsgebiete, so war es das einmütige, überzeugungsvolle Zusammenhalten des Bundes der Städte. Das aber war noch eben aufs schlimmste verletzt worden durch den Orden und seine Städte. Und vollends mußte die Achtung des Auslands vor der Zwangsgewalt des Bundes dahinschwinden, als der Lübecker Verfassungskampf seit 1408 mit allen seinen Begleiterscheinungen das hansische Leben verwirrte. Mitten in die Zerrüttung des Bundeslebens hinein klangen 1410 die ernsten Mahnungen des Brügger Kontors zur Einigkeit und Unnachgiebigkeit gegen England, auch wenn es auf Kosten der beiderseitigen Verkehrsbeziehungen sein müsse: „went den Enghelschen en steit des copmans unde eres ghudes ut der hense nicht to entberende, men der Enghelschen unde erer lakene mach men wol in den hensesteden untberen."[3])

2. Die Hanse und Flandern.

Während von englischer Seite her das Unheil langsam gegen Flandern und die Hanse heranwuchs, hatten sich Handel und Industrie Flanderns seit dem englisch-französischen Vertrag von Bretigny 1360 fast zwei Jahrzehnte lang einer ungestörten Blüte erfreuen können. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes er-

[1]) HR. 1. V n. 256, 275, VII n. 592 § 7.
[2]) HR. 2. II n. 221 § 8.
[3]) HR. 1. V n. 659.

reichten in diesen Jahrzehnten einen Höhepunkt der Entwicklung. Es war, wie der zeitgenössische Geschichtsschreiber Froissard in seiner Chronik hervorhebt, gesättigt mit Gold, Silber, Reichtümern und Gütern allerart. Die Prachtentfaltung der Reichen, aber auch minder wohlhabender Schichten überstieg alles Maß.[1]) Auch in der Baukunst wurde die Lust am Prunk bestimmend für den Charakter des Stils. An die Stelle der einfachen massigen Würde der ältern Bauten trat das Streben nach dekorativer Wirkung und verschwenderischer Verzierung der Fassaden der bürgerlichen Monumentalbauten in immer stärkerm Maße.[2])

Der hansische Handel mit Flandern hob sich auf der breiten, 1360 gewonnenen Grundlage außerordentlich. Auch der Verkehr der südlichen Handelsnationen nach Brügge nahm zu trotz der Störungen, die um die Mitte der sechziger Jahre die guten Beziehungen der Christen zum ägyptischen Sultan erlitten. Da die Spezereien namentlich über Alexandria in den europäischen Verkehr kamen, so zeigte sich bald in Flandern und England eine lange anhaltende Störung in der Zufuhr und eine Steigerung im Preis derselben.[3])

Aber die innern politischen Verhältnisse des Landes und der Städte trieben einer furchtbaren Krisis zu. Gent blieb durch seine demokratische Verfassung, in der die Weber die Herrschaft führten, und die Erinnerung an die Zeiten Jakobs van Artevelde dem Landesherrn entfremdet. Brügge dagegen mit seinem aristokratischen Regimente war seiner Gunstbezeugungen sicher. Gent erhob 1379 die Waffen, als Brügge vom Grafen für seine Willfährigkeit in Steuerfragen einen Kanalbau bewilligt erhielt, der die Blüte des Verkehrs in Gent schwer schädigen zu müssen schien. Philipp van Artevelde, ein Sohn des großen Jakob, trat Anfang 1382 an die Spitze des Aufstandes und faßte durch den Zauber seines Namens die ganze Stoßkraft der demokratischen Bewegung in seiner Hand zusammen. Vor den Toren von Brügge wurde Graf Ludwig am 3. Mai 1382 völlig geschlagen, Brügge selbst ward von den Gentern eingenommen, aber nur die Makler und reichen Bürger der Stadt und ihr Besitztum wurden ihrer Wut preisgegeben.[4]) Über

[1]) Froissard, Chronik IX S. 161.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 545.

[3]) Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. I S. 302.

[4]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 228ff., vgl. Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 61f., Detmar i. Städtechron. 19 S. 565f.

die andern flämischen Gemeinden verbreitete sich der Aufstand, selbst jenseits der Grenzen Flanderns zeigten sich entsprechende Bewegungen bis Paris und bis zum Rheine hin, auch in England. Die größten Sympathien flogen dem „Ruwaard von Flandern", Philipp van Artevelde, entgegen. Der Graf war plötzlich machtlos, doch mit Erfolg rief er seinen Schwiegersohn und künftigen Erben Herzog Philipp von Burgund und durch dessen mächtigen Einfluß Frankreich um Unterstützung an. Zu spät begann England an Beistand für seine alte Bundesgenossin Gent zu denken. Am 27. November 1382 erlag das flämische Bürger- und Bauernheer bei Roosebeke den kriegsgeübten französischen Rittermassen; Artevelde selbst fiel. Es war ein Sieg, der überhaupt über das Schicksal der verwandten Bewegungen zugunsten der adelig-fürstlichen Überlegenheit entschied.[1])

Aber nicht sogleich verlor das trotzige Gent den Mut. Franzosen und Engländer verwüsteten wieder das Land, mit englischer Hilfe brachen die Genter die Blüte der gewerbereichen Nebenbuhlerin Ypern, indem sie die von den Tucharbeitern bewohnten Vorstädte zerstörten. Jede Sicherheit der Person und des Eigentums hörte auf. Handel und Produktion stockten. Die Bewohner der Normandie aber suchten den Außenverkehr Flanderns, dessen Städte nach wie vor mit England sympathisierten, zu schädigen und gewannen leichten Raub in dem Seeverkehr vor der flandrischen Küste, besonders an den reichen hansischen Schiffen. Vergeblich forderte das Brügger Kontor von Flandern Schutz vor dem Seeraub und Entschädigung mit Berufung auf Bestimmungen seiner Privilegien.[2]) Erst als im Frühjahr 1378 23 hansische Schiffe von den Normannen genommen wurden, vereinbarte Graf Ludwig mit seinem Lande die Aussendung von Schiffen zum Schutz des Seeverkehrs vor den flandrischen Küsten. Aber bei der Fortdauer des englisch-französischen Krieges führte diese Maßregel so wenig wie die wiederholten Erlasse des französischen Königs Karl VI. eine Verminderung des Unwesens herbei. Die Hanse suchte schließlich dadurch Vergeltung zu üben, daß sie die normännischen Güter vom Handel auf Schonen und in den Hansestädten ausschloß.[3])

[1]) Froissard, Chronik, X S. 173. Vgl. später im 3. Buch, III.

[2]) Wohl Hans. UB. III n. 495 § 30, 497 § 44—44 b.

[3]) Hans. UB. IV n. 624, S. 255 Anm. 3, n. 735, HR. 1. II n. 168, 206, III n. 144, II n. 254 § 9, 257 § 3.

Schon vor dem Ausbruch des Genter Aufstandes hatte sich das Verhältnis zwischen Flandern und den hansischen Kaufleuten wieder getrübt. Wiederholt wurden vom hansischen Kontor in Brügge und auf den Hansetagen Beschwerden vorgebracht über Verletzung und Nichtbeachtung verschiedener Bestimmungen der Privilegien, Handelsverhältnisse und Rechtspflege betreffend, vorwiegend durch die Schöffen und den Rat von Brügge, gelegentlich auch durch den Landesherrn und seine Beamten.[1]) Eine Gesandtschaft des Lübecker Hansetages 1375 nach Flandern verlief völlig ergebnislos. Großes Aufsehen machte im folgenden Jahre die Gefangensetzung des Kaufmanns Johann Sudermann aus vornehmer Dortmunder Patrizierfamilie in Brügge, denn ein Hauptsatz der Privilegien war durch diese Freiheitsberaubung verletzt.[2]) Andererseits fühlte sich doch auch Graf Ludwig in seiner Hoheit durch die Weigerung der Hansen verletzt, ihn als Richter über den Umfang ihrer Privilegien anzuerkennen, die er sie beschuldigte, mannigfach überschritten zu haben. Auch besorgte er, die Hansen möchten heimlich das Land räumen und sich und ihre Güter in Sicherheit bringen. Er ließ daher am 11. März 1378, nur von Gent widersprochen, allerorten die hansischen Kaufleute, ihre Güter und Schiffe in Gewahrsam nehmen. Und wenn er auch auf Vorstellungen des Kontors die Maßregel schnell wieder aufhob, so wurde durch sie doch in der hansischen Kaufmannschaft das Gefühl der Unsicherheit ihrer Stellung erhöht.[3]) Unter diesem Drucke vollzog sich eine neue Annäherung der rheinisch-westfälischen Städtegruppe an die östlichen Hansestädte. Der Hansetag zu Lübeck im Juni 1379 gab dieser neuen Belebung des Zusammenhangsgefühls durch die Mannigfaltigkeit und Reichlichkeit seiner Besendung bemerkenswerten Ausdruck. 25 Städte waren vertreten, Dortmund und Bremen erschienen zum erstenmal auf einem Hansetage. Die Lage des Kaufmanns in Flandern war es, die wie 1358 die deutschen Städte sammelte. Aber die Versammlung konnte sich noch nicht zum Abbruche des Verkehrs mit einem Lande entschließen, von dem die Städte selbst urteilten, daß „do

---

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. I n. 518, II n. 61 c—e S. 454ff., n. 183—185, III n. 323.

[2]) HR. 1. II n. 146, 185 § 7, Hans. UB. IV n. 625, vgl. die Privilegbestimmung das. III n. 495 § 11, 497 § 9.

[3]) HR. 1. III n. 320, 105, vgl. II n. 155b, c S. 466f., n. 343 § 1, 344 § 1.

unsir lute me vriheit und privilegen hetten, den in keyme andren lande; das dii unsirn das miden solden, das were yn eyn vorterblich schade".[1]) Auch der Umstand, daß die englischen Privilegien gerade der Gültigkeit entbehrten, mochte sie davon zurückhalten, die flandrischen aufs Spiel zu setzen.

Vollends unmöglich aber war es der Hanse, während der Wirren des Krieges in Flandern Rücksichtnahme auf ihre Privilegien zu erreichen. Am 17. Mai 1380 wurden ihre wie alle fremden Kaufleute sogar vom Grafen Landes verwiesen, der dadurch seinen aufständischen Städten die Zufuhren aus dem Auslande, allerdings vergeblich, abzuschneiden bezweckte.[2])

Die französische Eroberung, die Wiederherstellung der Herrschaft des Grafen führten freilich in erster Linie eine Bedrückung der englischen Kaufleute mit sich.[3]) Aber auch den Hansen verzieh Graf Ludwig den fortgesetzten Verkehr mit Gent nicht. Nach der Wiedereinnahme Brügges Ende 1382 wurden auch sie schweren Abgaben und Schatzungen durch den Grafen und die Stadt unterworfen. Nur Kampen verglich sich jetzt wie 1358 gesondert mit ihm und verlieh dadurch den Ansprüchen des Grafen und seiner Beamten den andern Kaufleuten gegenüber erhöhten Nachdruck.[4]) Und noch eine andere Macht sonderte sich von der Hanse ab, der deutsche Orden in Preußen und seine Städte. Vom Grafen von Flandern und vom Könige von Frankreich erlangte er Schutzversprechen für seine Untertanen und Rückgabe arrestierter Güter.

Als Graf Ludwig Anfang 1384 starb und sein Schwiegersohn Herzog Philipp die Regierung übernahm, konnte man von der Macht des neuen Herrschers eine schnelle und völlige Befriedung des unglücklichen Landes wohl erwarten. Am 18. Dezember 1385 unterwarf sich endlich, sehr zum Mißvergnügen der englischen Regierung, auch Gent, ohne eine Einbuße in seinen Privilegien zu erleiden.

Geduldig hatten die Städte auch mit dem burgundischen Herrscher alsbald Verhandlungen über die Bewilligung ihrer Entschädigungsforderungen und die Anerkennung ihrer Privilegien ge-

[1]) HR. 1. III n. 198 § 9.

[2]) HR. 1. II n. 204, vgl. Detmar i. Städtechron. 19 S. 565f.

[3]) Walsingham i. Script. rer. Brittan. 28. 1. II S. 81, vgl. HR. 1. II n. 256.

[4]) Hans. UB. IV n. 767, 769.

führt. Aber die langwierige Tagfahrt zu Dordrecht und Antwerpen im Mai und Juni 1387 brachte doch in dem Hauptpunkte, der wegen Gefangensetzung und Vergewaltigung ihrer Kaufleute von ihnen geforderten besonderen moralischen Genugtuung, der augenfälligen Wiederherstellung des geschädigten hansischen Ansehens, keine Verständigung mit den Boten der Lede Flanderns und des Herzogs. Da endlich traten die Hansestädte dem Gedanken der Verlegung ihres Stapels und Kontors aus Brügge nahe und setzten sich wie 1358 deswegen in Verbindung mit Holland.

Graf Albrecht von Holland hatte schon seit geraumer Zeit seine Aufmerksamkeit der Lage der Hanse in Flandern zugewandt. Schon 1379 hatte er die Klagen hansischer Boten über die Aufkündigung des Privilegs von 1363 mit dem Hinweise beantwortet, daß er zu allem Entgegenkommen bereit sei, wenn die Hanse sich zur Gründung einer festen Niederlassung in seinem Lande verstehe. Im Frühjahr 1383, als die Aussichten in Flandern am trübsten waren, hatte er bei der Hanse um die Verlegung ihres Stapels nach Dordrecht werben lassen.[1]) Aber erst 1387 ergriff die Hanse die dargebotene Hand. Das Privileg von 1363 wurde bis zum 1. Mai 1389 für wieder giltig erklärt, auch die Wiederverleihung des großen Freibriefs von 1358 in Aussicht gestellt. Als Flandern die letzte Frist für die Bewilligung der hansischen Forderungen unbeachtet verstreichen ließ und die zahlreich beschickte Versammlung zu Lübeck im Mai 1388 vergeblich auf das Erscheinen der geforderten flandrischen Gesandtschaft gewartet hatte, fiel die Entscheidung. Der Hansetag erließ, fast wörtlich übereinstimmend mit der vor dreißig Jahren gegen Flandern erlassenen Ordonnanz, ein Verbot des Verkehrs mit Flandern, Mecheln und Antwerpen, über die der hansische Kaufmann außerdem ebenfalls nachdrückliche Klagen über Verunrechtungen vorzubringen hatte.

Bis Himmelfahrt müssen alle hansischen Kaufleute mit ihren Gütern das gesperrte Gebiet räumen. Kein Mitglied der Hanse darf über die Maas, d. h. Dordrecht, hinaus nach Westen zur See und zu Land dasselbe besuchen, sein Gut an Bewohner von Flandern, Mecheln und Antwerpen verkaufen oder an Leute, die es ihnen zuführen würden. Nach Himmelfahrt ist den hansischen Kaufleuten der Tuchkauf dort verboten und außerhalb Flanderns der Ankauf

[1]) HR. 1. II n. 192 § 8, 232 § 5, III n. 151, II n. 258 § 5.

von in Flandern, Mecheln und Antwerpen angefertigten Tuchen. Die Einfuhr dieser durch Nichthansen in Hansestädte soll konfisziert werden. Von den Häfen der Niederlande, Englands, Schottlands, Norwegens, wo die Hansen ihre Güter absetzen, sollen sie Bescheinigungen der dortigen hansischen Älterleute, wo solche sind, sonst der betreffenden Stadt darüber beibringen. Nichthansischen Kaufleuten und Schiffern aber soll die Ausfuhr aus Hansestädten nur gegen genügende Bürgschaft, daß sie sie nicht den Flämingern zuführen, gestattet sein. Hansische Übertreter dieser Ordonnanz dürfen von jeder Hansestadt deswegen an Person und Gütern belangt werden, Hansestädte, die von ihr abfallen, sollen auf ewig aus der Hanse ausgeschlossen sein. Ein Jahr später ward auf Antrag des Dordrechter Kontors diese Ordonnanz in etlichen Punkten eingehender und genauer formuliert, in andern wurden Ausnahmen festgestellt. Insbesondere wurde dem deutschen Orden gestattet, weiße Tuche von Mecheln, deren er zur Tracht der Ordensbrüder bedurfte, zu kaufen und Bernstein den Flämingern zu verkaufen; Baiensalz, Poitouwein und englische Wolle, die in Bergen op Zoom von den Hansen gekauft werden darf, sind befreit von dem Handelsverbot, nur dürfen sie nicht den Flämingern zugeführt werden. Den Handel mit Tuchen von St. Omer darf das Kontor gestatten, wenn die Stadt sich mit ihm über vorgefallene Zerwürfnisse vergleicht.[1])

Somit war die Überzeugung von der Notwendigkeit eines neuen Handelskrieges mit Flandern im Frühjahr 1388 endlich Allgemeingut der Hansestädte geworden — „unde was des landes to Vlanderen grot vorderf".[2]) Vielleicht stand es nicht außer Zusammenhang hiermit, daß die preußischen und wendischen Städte im August und September 1388 so schnell auf den Abschluß des Vertrags mit England eingingen, obwohl er für sie keineswegs vorteilhaft war.[3])

Da die Städte veranschlagten, daß ihre Maßregeln im Laufe von zwei bis drei Jahren erwünschten Erfolg haben würden, wollten sie sich zur Stapelhaltung in Dordrecht nicht für längere Zeit verpflichten. Holland aber versuchte weitere Vorteile aus der Störung des flandrischen Handelslebens zu ziehen. Am 22. Oktober 1388

---

[1]) HR. 1. III n. 381, 425, vgl. I n. 212.
[2]) Detmar I. Städtechron. 26 S. 20 f.
[3]) Vgl. S. 65.

gestattete Graf Albrecht auch den Kaufleuten von Italien, Spanien, Portugal, Katalonien, also der gesamten südländischen Kaufmannschaft, die dem Brügger Markte die eine Hälfte seines Glanzes verlieh, die Benutzung des hansischen Privilegs von 1363.[1]) Im Jahre 1390 verlieh er den Kaufleuten aus Portugal und Algarve auf Bitte Middelburgs dort freien Verkehr und Stapelrecht.[2]) Er machte den kühnen, aber vergeblichen Versuch, sein Land und seine Stadt Dordrecht zum Mittelpunkte des Welthandels, des Austausches zwischen südlicher und nördlicher Zone auf Kosten Brügges und Flanderns zu machen. Und die Hanse beförderte diese Politik durch den Erlaß gegen den Ankauf von Südfrüchten und westlichen Gütern, außer wenn sie von den Italienern selbst auf den Dordrechter Stapel gebracht würden.[3]) Am 7. Mai 1389 aber bewilligte Graf Albrecht dem deutschen Kaufmanne höchst vorteilhafte, wenn auch widerrufliche Freiheiten für unbestimmte Zeit, indem er die Freibriefe von 1358 und 1363 durch Herübernahme einer Anzahl Vergünstigungen aus dem flandrischen Privileg von 1360 und Zufügung neuer vermehrte.[4]) Es war das deutsche Kontor zu Brügge, das eigenmächtig diese Zugeständnisse sich errang, da die wendischen und die preußischen Städte über eine Gesandtschaft nach Holland, die demselben Zwecke dienen sollte, sich nicht einigen konnten, vermutlich aber nur deshalb zögerten, um noch einmal Flandern die Gelegenheit zum Entgegenkommen zu bieten. Das Vorgehen des Kaufmanns überraschte sie, und wenn sie auch die unerwartet günstigen Erwerbungen gern gutheißen durften, konnten die preußischen doch ihren Unmut nicht unterdrücken und verlangten, daß künftighin dergleichen nicht mehr ohne Befragung und Mitwirkung der Städte geschehe.

Jedoch der Aufenthalt des hansischen Stapels auf holländischem Boden konnte dem Handel der Holländer das Eindringen in die Ostsee erleichtern. Dieser Gefahr suchte die Hanse durch ein Verbot jeder Handelsgesellschaft hansischer Kaufleute mit holländischen

---

[1]) Hans. UB. IV n. 894, 951, vgl. S. 408 Anm. 1.

[2]) v. Mieris, Groot Charterboek, III S. 555, vgl. Reygersberg, Chron. v. Zeeland, I S. 139.

[3]) HR. 1. III n. 482.

[4]) Hans. UB. IV n. 965, vgl. n. 980 den Gedanken Utrechts und seines Bischofs, durch ein diesem nachgebildetes Privileg den hansischen Verkehr auch zu sich zu lenken.

zu begegnen, der gemeinsame Besitz von Schiffen blieb dagegen gestattet.[1]) Vor allen Dingen aber überwachten Kaufmann und Städte mit eifriger Sorge die Ausführung des Verkehrsverbots. Dieses ward jedoch häufig genug übertreten und zwar, wie es hieß, zumeist von den preußischen Städten und vom Orden, auf dessen besondere Bedürfnisse, den Bezug mechelnscher Laken, den Absatz des Bernsteins, in der hansischen Verkehrsordonnanz ohnehin schon Rücksicht genommen war.[2])

Die Zwitterstellung des Ordens trat mit besonderer Deutlichkeit in dieser Frage hervor; auf der einen Seite der Zusammenhang mit der Hanse durch die großen Städte seines Landes, durch den Anschluß und die Förderung, die die Hanse ihm und seinem eigenen Handel in dem Mitgenusse an ihren Privilegien gewährte; auf der andern Seite ein fürstliches Solidaritätsgefühl und eine Reihe nichtwirtschaftlicher Interessen, die ihn mit den Herrschaften der andern Länder und Völker verband. So erklärt es sich, daß die flandrischen Städte, die durch die Verlegung des hansischen Stapels in das Nachbarland doch beunruhigt wurden, und der Herzog, der gern die Gelegenheit ergriff, die Interessen seiner neuen Untertanen zu unterstützen, wiederholt den Orden um Befürwortung weiterer Verhandlungen bei der Hanse ersuchten. Und der Hochmeister willfahrte ihrer Bitte und bat die Hanse verschiedentlich um baldige Aussöhnung mit Flandern. Da waren es seine Städte, deren Bewegungsfreiheit in der hansischen Gemeinschaft er seiner besondern Zwecke wegen zu wiederholten Malen Zügel angelegt hatte, die sich entschieden auf den hansischen Standpunkt stellten. Der Meister mußte einlenken. Er gestand dem Herzoge die unlösbare Interessengemeinschaft zwischen seinen und den wendischen Städten ein und bat ihn, es ihm und den Seinen nicht zu verübeln, wenn sie auch fernerhin an der Seite ihrer wendischen Hansegenossinnen ihren Vorteil wahrnähmen, denn es würde ihnen Schaden bringen, wenn sie sich von der Gemeinschaft der Städte absonderten.[3])

Die Hanse hatte ungefähr richtig gerechnet, wenn sie ihren Stapelaufenthalt in Dordrecht auf drei Jahre veranschlagte. Fest

[1]) HR. I. III n. 425 § 8.
[2]) Vgl. HR. I. IV n. 175—180, 291, 398 § 17, Hans. UB. V n. 254, 255.
[3]) HR. I. III n. 471.

hielt sie an den zu Dordrecht 1387 gestellten Bedingungen und unterbreitete dieselben bis ins einzelne fixiert einer glänzenden flandrischen Gesandtschaft zu Lübeck im Herbste 1389, wo wir außer den wendischen, preußischen und livländischen Städten auch Braunschweig, Dortmund und sogar Köln um Lübeck geschart finden.[1]) Noch sträubten sich die Fläminger, so lebhaft sich auch das Bedürfnis nach Wiederherstellung der Handelsverbindungen mit dem Osten im Lande selbst geltend machte, namentlich seitdem ein Stillstand zwischen England und Frankreich 1389 auch das erschöpfte Flandern zur Ruhe kommen ließ. Jedoch im Sommer 1391 rief eine flandrische Gesandtschaft die Vermittlung des hansischen Kaufmanns in Dordrecht an. Daraufhin schlugen die preußischen Städte Lübeck eine Tagfahrt mit den Flämingern in Hamburg für den 11. November 1391 vor. Hier sammelten sich rechtzeitig die Boten der in Fragen des Handels mit Flandern tonangebenden Städte, wieder fehlten nicht Braunschweig, Dortmund und Köln. Das Nichterscheinen süderseeischer Städte beruhte wohl darin, daß zum mindesten ihre Führerin Kampen auch diesmal dem hansischen Verkehrsverbote den Gehorsam versagt hatte.[2]) Lübeck hatte seine besten Ratspolitiker gesandt, Heinrich Westhof, der nach Jakob Pleskows Tode bald die einflußreichste Stellung errang, außerdem den später so viel genannten Jordan Pleskow, der hier zum ersten Male in hansischen Geschäften Verwendung fand. Von Flandern erschienen sechs Gesandte der Lede und drei des Herzogs. Die Versöhnung gelang, jedoch so, daß Flandern fast alle Forderungen der Hanse bewilligen mußte. Die alten Privilegien sollten voll und ganz bestätigt und durch eine Anzahl Bestimmungen vermehrt werden, die aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte abgeleitet waren, zum Teil die Stellung des hansischen Kontors weiter befestigen, das Ansehen seiner Älterleute vermehren sollten. Als Schadenersatz wurden der Hanse insgesamt 11000 Pfund Grote zugestanden;[3]) von rechtzeitiger Bezahlung dieser Summe und

[1]) Auch Breslau, Krakau, Stockholm erscheinen in diesen Jahren wieder in Beziehung zur flandrischen Frage der Hanse, HR. 1. III n. 361 § 7, 362 § 4.

[2]) Vgl. HR. 1. III n. 486—489, 490 § 2, 491, VIII n. 959.

[3]) Die Ersatzforderung der Städte betrug 16627 Pfund Grote (= 74822 M. lüb.), dazu 15063 Pfund Grote (= 67734 M. lüb. 1 Pfund Grote = 4 1/2 M. lüb. nach HR. 1. III n. 450), HR. 1. III n. 446. Die am Schaden beteiligten Städte waren hiernach Lübeck, Hamburg, Stralsund, Wismar, Kolberg, preußi-

Übersendung der bestätigten Privilegien an Lübeck ward der Zeitpunkt der Rückkehr des Kontors nach Brügge abhängig gemacht. Zur Sühne der den Hansen durch die Gefangensetzung ihrer Kaufleute zugefügten Schmach verpflichteten sich die Lede, dem Kaufmanne bei seinem Einzuge in Brügge durch eine Deputation von 100 Mann öffentlich Abbitte zu leisten und Wallfahrer nach Rom, Jerusalem und St. Jago de Compostella auszusenden.[1])

Wenn sich die Rückkehr des Kaufmanns nach Brügge noch um über ein Jahr verzögerte, so war der Grund der, daß Flandern in der im Juni 1392 in Lübeck vorgelegten Privilegienfassung Einschränkungen der gemachten Zusagen vorgenommen hatte, die die Hanse zur Zurückweisung nötigten. Erst Mitte Oktober legte eine große flandrische Gesandtschaft in Lübeck die Bestätigungsurkunden der alten und der neubewilligten Rechte des Inhalts vor, wie die Städte fordern konnten. Jedoch die Ausstellung der Privilegien zeigt gegenüber den Verleihungen von 1360 charakteristische Verschiedenheiten. Diesmal war nur der neue Landesherr, Herzog Philipp von Burgund, der Verleihende, nicht mehr als ihm gleichwertige Macht zugleich auch die Lede. Zwar erklärten diese auch jetzt wie 1360, daß auf ihren besonderen Wunsch die Verleihungen erfolgt seien, im übrigen aber versprachen sie nur, dieselben zu halten und bei Privilegienverletzungen den Hansen Beihilfe zu leisten, wenn der Herzog sich gerade nicht im Lande befinde und die Hansen ihn außer Landes nicht aufsuchen wollten. Auch diese Zusage der Lede war eine erhebliche Abschwächung im Vergleich mit den von ihnen 1360 gegen die Hansen übernommenen Verpflichtungen.[2])

Die Veränderung in der Stellung der flandrischen Städte zu ihrem neuen Herrn, die hierin zum Ausdruck kam, war begründet in der größern Macht des burgundischen Herrschers ihnen gegenüber, aber auch in einer den Städten als selbständigen politischen Faktoren feindlichen Anschauung von landesherrlicher Machtfülle

---

sche und livländische Städte, Wisby, Bremen, außerdem und zwar mit den nächst Lübeck erheblichsten Beträgen Münster, Köln, ferner von Binnenstädten Lüneburg, Salzwedel, Dortmund, Braunschweig, Magdeburg.

[1]) Zur Ausführung der Wallfahrten vgl. Hans. UB. V n. 84 § 8—10.

[2]) Hans. UB. V n. 9 (bes. § 10) — 15, 22—28, 46, vgl. HR. 1. IV n. 69. Vgl. Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 21.

überhaupt. Diese immer vollständiger zu verwirklichen in den verschiedenen Gebieten der Niederlande, die bald sämtlich unter ihrem Szepter standen, vor allem gegenüber ihren trotzigen, auf alte Selbständigkeit pochenden Städten, war im Laufe des 15. Jahrhunderts ein Hauptstreben der burgundischen Herrscher, mit dem die Hanse über kurz oder lang ebenfalls rechnen mußte. Im Jahre 1392 empfand sie offenbar jene Veränderung noch nicht und legte jenem Punkt des herzoglichen Privilegs, der von der Beihilfe der Lede sprach, mehr Bedeutung bei, als ihm in Wirklichkeit zukam.[1]) Erst Anfang Oktober 1392, also mehrere Monate später als der Friedensvertrag festgesetzt hatte, konnte der Hamburger Ratsherr Johann Hoyer in Amsterdam über den Empfang der ersten Hälfte der Entschädigungssumme der Fläminger quittieren.[2])

Nun erst verhießen Lübeck und Hamburg den drängenden Leden die Rückkehr des Kontors zum 13. Dezember. Die Kunde hiervon rief in Brügge allgemeine Freude hervor. Am 21. geleiteten zwei der fähigsten hansischen Politiker, die Ratsherren Heinrich Westhof von Lübeck und Johann Hoyer von Hamburg, hundertfünfzig berittene hansische Kaufleute von Dordrecht nach Brügge. Am 8. Januar 1393 wurde hier die Sühne in ihrer und der flandrischen Deputierten Gegenwart vollzogen. In feierlichem Aufzuge begaben sich Vertreter der Lede in reichlicher Zahl, über hundert Personen, ins Karmeliterkloster, wo sie im Remter, dem alten Sitzungssaale des hansischen Kontors, von den Gesandten und der versammelten Kaufmannschaft der Hanse erwartet wurden. Bei offener Tür, so daß jedermann es vernehmen konnte, ließen sie den Sühnebrief vorlesen, dann wurden die übernommenen Verpflichtungen zur Genugtuung der Hansen erfüllt.[3])

Die Hoffnung, die Graf Albrecht von Holland auf den hansischen Stapel gesetzt hatte, zerrann in nichts. So kehrte er zu seiner alten Politik zurück und kündigte dem Kaufmanne die verliehenen Freiheiten. Es gelang diesem, ihre Gültigkeit bis zum 25. Dezember 1392 verlängern zu lassen. Dann aber bemühten sich Kaufmann und Städte, da sie ihr Ziel in Flandern erreicht

[1]) Vgl. später im 2. Buch II, Kap. 1.

[2]) HR. 1. IV n. 76, 79, vgl. Hans. UB. V S. 42 Anm. 1, 2, n. 84, 141, 237 u. Bemerkung dazu.

[3]) HR 1. IV n. 134 § 20.

hatten, zunächst nicht um die Bewilligung neuer Privilegien in Holland. Den holländischen Zollpächtern aber wurde der Wegzug der hansischen Kaufleute schnell schmerzlich fühlbar.[1]) Wenn der zeitgenössische lübische Chronist zu dem Friedensschlusse zwischen Flandern und der Hanse selbstbewußt bemerkt, daß dadurch Flandern wieder aufgenommen worden sei in die Hanse,[2]) so war doch der Gesichtswinkel, unter dem er diese Vorgänge sah, nicht so ganz unrichtig. Flandern war tatsächlich, nachdem es sich gedemütigt hatte, von der Hanse wieder zu Gnaden angenommen und hansisches Handelsgebiet geworden. Andrerseits darf jedoch nicht übersehen werden, daß jede Handelssperre der Hanse gegen eins ihrer Verkehrsgebiete eine zweischneidige Waffe war, auch ihr selbst augenblickliche Opfer und Entbehrungen auferlegte, die nicht von allen Genossinnen willig getragen wurden. Bei den Handelssperren gegen Flandern war die Einmütigkeit der Hansestädte in allem Wesentlichen gewahrt geblieben und der soeben errungene Erfolg erschien um so wichtiger und wertvoller, da ziemlich gleichzeitig den Hansestädten auch die Wiederherstellung eines guten Verhältnisses zu Nowgorod gelungen war. Ratsherren von Lübeck und Hamburg waren es, die den hansischen Kaufmann in seinen alten Sitz Brügge zurückführten. Köln, Dortmund und die preußischen Städte hatten die ursprünglich beabsichtigte Beteiligung abgelehnt. Auch in dieser Tatsache prägte es sich aus, wer an dem Handel, der sich auf dem Stapel zu Brügge abspielte, der diesem und seinen Handelsgewohnheiten und Satzungen sich unterordnete, das Hauptinteresse hatte: die Städte an den innersten, einander benachbarten Winkeln der beiden deutschen Meere, die den Hauptteil des Umsatzes zwischen Flandern und der Ostsee durch die Hände ihrer Kaufleute und Schiffer, durch ihre Häfen und Tore gehen sahen, Lübeck und Hamburg.

Aufs neue trat eine Ruhepause in dem Verhältnisse der Hanse zu Flandern ein. Die hansischen Beziehungen zum Westen belebten und vermehrten sich wieder. Auch zu Mecheln und Antwerpen gewann der hansische Handel in den nächsten Jahrzehnten ein günstiges Verhältnis.[3])

---

[1]) Hans. UB. V n. 102.

[2]) Detmar i. Städtechron. 26 S. 53.

[3]) Vgl. im 2. Buch II. 1. Kap.

3. Der deutsche Handel mit Polen, Litauen und Rußland.

Die Neubelebung des hansischen Verkehrs nach dem Westen trat seit 1392 um so vollständiger ein, da die Hansestädte gleichzeitig mit der Wiederherstellung friedlicher Beziehungen zu Flandern auch zum russischen Osten die ebenfalls unterbrochen gewesene Fühlung wiedergewonnen hatten.

Das große östliche Handelsgebiet der deutschen Kaufleute umspannte Nord- und Westrußland, Litauen und Polen, Länder mit schwacher Bevölkerung, mit großen Rohstoffschätzen, aber ohne höhere eigene handwerkliche und industrielle Tätigkeit. Gegenstände der Ausfuhr waren an allererster Stelle die mannigfaltigen, großenteils so kostbaren Pelzwerkarten, die seit alters auf den westlichern Märkten, in Südeuropa, im arabischen Orient die Kauflust erregten und die reichsten Gewinne erzielten.[1]) Das weite Nordrußland war das vorzüglichste Herkunftsgebiet, Nowgorod der große Hauptsammelpunkt dieses Artikels. Die Pelzwerkausfuhr aus dem Dünagebiet und aus den preußischen Städten kam den Umsätzen des Nowgoroder Marktes nicht nahe. An zweiter Stelle stand das namentlich für den Kultus der katholischen Kirche so wichtige Wachs nicht allein im Ausfuhrhandel Nowgorods und Livlands, sondern auch der preußischen Hinterländer; im Rigischen hatte es eine jeden andern Artikel überragende Wichtigkeit. Rohe Felle und Leder, Talg und gelegentlich auch Honig, Hanf, Leinsaat, Flachs finden sich ferner als Ausfuhrartikel der ganzen östlichen Hinterländer. Dagegen waren die Produkte des Waldes, Holz, Asche, Teer, Pech, heimisch im Düna- und Weichselgebiet, in Litauen und Polen und namentlich für den Exporthandel Danzigs von größter Bedeutung. Die ungarischen Bergwerke von Bartfeld, Göllnitz und Leutschau lieferten auf den Krakauer Markt zur Ausfuhr nach Preußen Eisen, Blei, Quecksilber, besonders aber Kupfer. Polen fügte sein immer reichlicher gebautes Getreide hinzu, das in Preußen und Livland selbst übrigens weit über den Bedarf hinaus

[1]) Über die verschiedenen Sorten vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V, Revaler Zollbücher, S. CXXVII ff.

erzeugt wurde.[1]) Dazu kamen für die Ausfuhr nach dem Westen in Livland und Preußen selbst noch der Bernstein, über den der Orden ein Handelsmonopol ausübte, Hopfen und Erzeugnisse städtischer Industriezweige, wie Danziger Bier, rigischer Meth, Kabelgarn, Revaler Fliesen, Kalksteine und Grabplatten u. a.[2])

Für die Einfuhr nach dem gesamten Osten waren wie nach dem skandinavischen Norden alle Südwaren, die in Westeuropa zu Markte kamen, von Bedeutung, noch viel mehr aber die mannigfachen Erzeugnisse industrieller Tätigkeit des Westens wie der Hansestädte, flandrische, seit den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts auch englische Tuche, überdies westdeutsche und preußische; auch die Leinwand der westfälischen und wendischen Städte spielte eine ziemlich große Rolle in der Einfuhr, wenngleich auch die Slawenvölker seit alters sie und eine Art grober Tuche, die sogenannten polnischen, die durch preußische und lübische Kaufleute sogar nach Nowgorod eingeführt wurden, selbst verfertigten. Rheinwein, französische und südliche Weine, das hansische Bier von Hamburg, Lübeck und Wismar bildeten beliebte Handelsartikel. Auch Honig wurde nicht selten namentlich aus Lübeck und Stralsund nach Livland verschifft. Hierzu gesellte sich eine große Einfuhr von schonischem Hering und von Salz. Allerdings wurde in Bochnia bei Krakau und im ruthenischen Halicz Salz gewonnen, vielleicht auch schon im höchsten Norden, aber von irgend erheblicherer Bedeutung zur Versorgung weiter Gebiete war es nicht. Ihr Salz, unentbehrlich und darum als gewinnreichste Handelsware wie als Mittel der Handelspolitik von den Städten aufs höchste geschätzt, empfingen Osten und Norden, Preußen und Livland eingeschlossen, aus Lüneburg und in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch schon aus Westeuropa.

Wie das Deutschtum die ganzen Küstenvorlande des Ostens politisch eroberte und besiedelte, so wurde auch der niederdeutsche

[1]) Über den Getreideexport Revals in den siebziger und achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts vgl. in den Hans. Gesch. Qu. V passim reichliche Nachweise.

[2]) Vgl. im allgem. Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch. usw. I S. 154, Riesenkampff, Der deutsche Hof in Nowgorod, S. 120f., Hirsch, Handels- und Gewerbsgesch. Danzigs, S. 165f., Hildebrand, Das rigische Schuldbuch, S. Lff., Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V S. XCIXf., Daenell, Die Hanse u. Polen, i. deutsche Ztschr. f. Gesch. Wiss. N. F. Jahrg. 1897/8 S. 318f.

Kaufmann so ziemlich der ausschließliche Vermittler zwischen den vom Meere zurückgedrängten Slawen und Letten und der Kulturwelt. Die alte Verbindung des Ostens mit der arabischen Handelszone über die Wolgamärkte und das Kaspische Meer hatte längst aufgehört zu bestehen. An ihre Stelle war im 14. Jahrhundert eine Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere getreten. Ihr Knotenpunkt war Lemberg. Zu diesem Platze, aber überhaupt zu Ruthenien, hatte auch der Handel der Kaufleute von Thorn und des preußischen Ordens wertvolle Beziehungen angeknüpft. Dieser von der Natur gleichsam zum Übergangsgebiet bestimmte Boden war ein eigenartiger und sehr wichtiger Sammelpunkt des internationalen östlichen Verkehrs. Von Süden her erschienen dort über ihre blühenden Handelsniederlassungen am Nordrande des Schwarzen Meeres Soldaja, Kaffa, besonders Tana und zu Konstantinopel genuesische und venetianische Kaufleute. Von Osten her belebten Russen und Tataren, die in Lemberg eigene Gotteshäuser besaßen, diesen Verkehr. Und neben ihnen waren auch die für den Handel zwischen Asien und Osteuropa so ungemein wichtigen Armenier vertreten. Auch von Handelsverbindungen der Nürnberger Kaufleute nach Lemberg und mit den von Tana dorthin verkehrenden Italienern sind Spuren vorhanden. Die wichtigsten europäischen und vorderasiatischen Handelsvölker berührten sich somit auf diesem Markte in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Natürlich war diese Berührung des hansisch-preußischen Handels mit fremden Kaufmannschaften auf dem großen binnenländischen Meßplatze des Ostens weder dem Umfange noch der Bedeutung nach auch nur annähernd mit dem Antwerpener Meßverkehr der Hanse zu vergleichen.[1]) Es ist aber wichtig, daß auch im Osten eine Berührung des hansischen und italienischen

---

[1]) Die Thorner Zollrolle für den Verkehr mit Breslau, Wladimir u. Lemberg von ca. 1350—1360, Hans. UB. III, Nr. 559, nennt als Ausfuhrartikel nach den beiden letztern Plätzen Tuch, Felle, Hering u. a., als Einfuhr von dort nach Thorn Wachs, Pelzwerk, Seide, Spezereien, Ingwer, Pfeffer. Der Handel des deutschen Ordens setzt in Lemberg um vorwiegend überseeische Tuche, auch etwas Bernstein gegen Muskaten, Nelken, Ingwer, Gewürz, Seidengewebe, Pelzwerk, vgl. Sattler, Handelsrechnungen, Position Lemberg. — Österreich, Die Handelsbeziehungen Thorns zu Polen, i. Zeitschr. des westpreußischen Gesch.-Vereins 28, S. 78 u. 87 übertreibt die Bedeutung Lembergs und des hansisch-italienischen Verkehrs dort doch wohl.

Handels und dadurch eine feste Straßenverbindung vom Ostseegebiet zum Schwarzen Meere bestand. Sie hatte sich jedoch keiner langen Dauer zu erfreuen.[1])

Denn der Handelsverkehr der Genuesen mit ihrem großen nordpontischen Kolonialgebiet war infolge der oströmisch-osmanischen Kriege und der verbissenen Feindschaft zwischen Genua und Venedig seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in zunehmendem Verfall. Der Völkersturm Timur Lenks vernichtete 1397 Tana und erschütterte überhaupt schwer den Verkehr der Italiener nach Südrußland, die Ausbreitung der türkischen Macht unterband ihn vollends.[2]) Auch in Lemberg blieb er aus. Andrerseits aber verlor Lemberg auch seine hansischen Besucher. Und dies hing mit der Entwicklung der Beziehungen zwischen dem preußischen Ordensland und Polen zusammen.

Nowgorod und Pskow, Polozk an der Düna, an das Smolensk allmählich seine alte Bedeutung für den hansischen Handel abgegeben zu haben scheint, und seit etwa der Wende des 14. Jahrhunderts auch Kowno am Niemen waren die großen Märkte längs der deutsch-russisch-litauischen Grenze, auf denen der Handel sich abspielte. Anders war die Lage Polens. Die Städte Polens und Rutheniens, allen voran Krakau, wiesen eine starke deutsche Einwanderung auf, hatten den deutschen Städten nachgebildete Verfassungen Magdeburgischen Rechts. Der Handel der Fremden bewegte sich hier auf sicheren, wohlbekannten Rechtsgrundlagen. Die Eingewanderten aber vergaßen der Beziehungen zur westelbischen Heimat nicht. Die großen Landwege von Brügge nach Krakau führten der eine über Köln, Erfurt, Leipzig, Breslau, der andere über Braunschweig und Magdeburg und wurden von Breslauer und Krakauer Kaufleuten bereist. Viel lebhafter aber wurde von den Krakauern seit dem Ende des 13. Jahrhunderts der Seeweg über Thorn und Danzig benutzt. Die Ansichten Breslaus und Krakaus in Fragen des Handels mit Flandern und England wurden von den leitenden Hansestädten berücksichtigt.

Um die Mitte des 14. Jahrhunderts etwa begann ein lebhafter wirtschaftlicher Aufschwung im preußischen Ordenslande und in

[1]) Vgl. Daenell, Der Ostseeverkehr u. die Hansestädte, i. Hans. Gesch. Bll. Jahrg. 1902 S. 42 u. bes. Anm. 4.

[2]) Vgl. i. allgem. Heyd, Gesch. des Levantehandels, II S. 721 f., bes. S. 365 ff.

Polen. Verständnisvolle Herrscher, der Hochmeister Winrich von Kniprode (1351—1382) und der König Kasimir der Große (1333 bis 1370) förderten ihn. Thorn beherrschte damals vollständig den Handel des polnischen und ruthenischen Hinterlandes, auch nach Breslau erstreckten sich seine Einwirkungen. Aus dem Bewußtsein ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit erwuchs bei dem polnischen Herrscher und der Krakauer Kaufmannschaft der Wunsch nach Selbständigkeit. Die handelspolitischen Bestrebungen beider, Krakau zum Vermittler zwischen Thorn und dem weiten polnisch-ruthenisch-ungarischen Hinterlande zu machen, kamen zu scharfem Ausdruck 1354, indem König Kasimir allen fremden Kaufleuten den Handel untereinander in Krakau verbot und dadurch den einheimischen Kaufmannstand zum alleinigen Vermittler zwischen ihnen machte und diese Verfügung ungeachtet aller Proteste Thorns aufrecht erhielt.

Als Antwort sperrte der Hochmeister den Verkehr mit Polen, gestattete ihn aber durch das heidnische Litauen. Da suchte König Kasimir einen Ersatz für den ausfallenden Verkehr der preußischen Kaufleute zu gewinnen und diesem einen Wettbewerb zu erwecken. Er wandte sich um 1360 an Rostock und vielleicht auch an die andern wendischen Städte, gestattete ihren Kaufleuten mit ihren Waren den Durchzug durch sein Land nach Ruthenien und der Tatarei und sicherte ihnen die Vergütung ihnen dabei etwa zustoßenden Schadens zu.[1]) An der Krakauer Stapelpolitik aber hielten er und sein Nachfolger König Ludwig von Ungarn fest. Dieser unterwarf 1372 ausdrücklich alle aus Preußen und besonders Thorn eingeführten Waren dem Krakauer Stapelrecht und machte dieses 1375 vollständig durch das Gebot, daß künftig auch der Salzexport von Bochnia nach Thorn seinen Weg über Krakau und durch die Hand der Krakauer Kaufleute nehmen müsse. Und König Wladislaw Jagiello knüpfte genau an diese nationale Handelspolitik an, als er im November 1387 dies Stapelrecht in vollem Umfange bestätigte. Überdies ließ er seinen politischen Gegensatz zum Orden von Jahr zu Jahr schärfer hervortreten. Im Jahre 1390 machte er sogar den Versuch, den preußischen Handel von Polen

[1]) Vgl. Dragendorff, Hansische Findlinge im Ratsarchiv zu Rostock, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 219 n. 4, dazu Anm. 1 u. i. allgem. Voigt, Gesch. Preußens, V S. 120 ff.

überhaupt auszuschließen. Alsbald suchten die ihm befreundeten pommerschen Herzöge und ihre Städte durch Verkehrsprivilegien die polnischen, ruthenischen und Krakauer Kaufleute an sich zu ziehen, während König Wladislaw, wie es Kasimir um 1360 versucht hatte, entsprechende Vergünstigungen den Kaufleuten der wendischen und pommerschen Städte für einen direkten Verkehr nach Polen verlieh. Eine Handelsstraße von Krakau längs der Warthe nach Pommern mit Umgehung preußischen Gebiets wurde durch Erlaß König Wladislaws den Kaufleuten vorgeschrieben und jahrelang auch von den Krakauer Händlern und Handelsgesellschaften benutzt.[1]) Als aber 1397 eine Verständigung zwischen dem Orden und Polen erzielt worden war, lenkte der Handel schnell wieder in seine alten Bahnen über Preußen ein. Krakau wahrte sein Stapelrecht; das ruthenische Handelsgebiet war Thorn verloren. Auch Breslau begann dem Handel der preußischen Kaufleute Schwierigkeiten zu machen. Seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts regten sich in den Thorn gegenüberliegenden Städtchen Schulitz und Bromberg zunehmende Betriebsamkeit und Bestrebungen, die auf Einrichtung einer Niederlage für die preußischen Waren, d. h. auf weitere Zurückdrängung des Thorner Handels aus Polen, hinzielten. Lebhaften Aufschwung nahm der polnische Handel nach Danzig. Da wußte der Hochmeister den Klagen seiner in ihrem gesamten Handel bedrohten Stadt Thorn nicht anders zu helfen, als daß er ihr am 18. März 1403 ein beschränktes Stapelrecht verlieh. Alle polnischen, schlesischen u. a. Kaufleute sollten daran mit den kostbaren Gütern Pelzwerk, Edel- und anderen Metallen usw. gebunden sein. Die Massenartikel der polnischen Ausfuhr aber, Landbau- und Waldprodukte, Getreide, Hölzer, Asche, Pech, Teer, die den Strom hinabgeflößt wurden, blieben frei davon, konnten also von den Polen bis Danzig hinabgeführt werden. Andrerseits wurde der Vertrieb der für die Binnenländer nach Preußen eingeführten Südwaren und der englischen Laken, die dort ein überraschend schnell wachsendes Absatzgebiet gefunden hatten, Thorn vorbehalten.[2]) Daß diese Verfügungen zugunsten Thorns vom preußischen

---

[1]) Die nova via versus Flandriam, die in den Krakauer Stadtrechnungen von 1391—1397 erscheint, vgl. Daenell, Polen und die Hanse, a. a. O. S. 329f.

[2]) Hans. UB. V n. 571, vgl. n. 575, 622, 681. Zum Stapelrecht Thorns vgl. Stein, Beiträge zur Hans. Gesch., S. 56f.; Hirsch, Danzig, S. 173.

Städtetage gutgeheißen wurden, beweist, daß in dieser Richtung nur Thorn, nicht auch schon Danzig, direkte Interessen auf dem Spiele stehen hatte. Vergeblich waren die Proteste Krakaus, vergeblich ein Arrest auf die dort lagernden Thorner Güter, die den stattlichen Wert von über 24000 M. preußisch repräsentierten. Der Hochmeister war auf den Ausbruch eines neuen Handelskriegs gefaßt, und gleich war auch Herzog Bogislaw VIII. von Hinterpommern wieder auf dem Posten, den Zwiespalt zur Hebung des Verkehrs in seinem eigenen Land auszunutzen. Am 1. September 1403 lud er die Kaufleute aus Krakau, Polen, Ungarn, Litauen, Ruthenien, Böhmen und Schlesien ein, in seinem Land und über seine Häfen seewärts Handel zu treiben.[1]) Da der Orden seit der Erwerbung der Neumark im Jahre 1402 auch die Warthestraße, den Weg nach Stettin und Vorpommern, den Polen sperrte, blieb ihnen nur der Weg nach Rügenwalde offen. Aber der Weg dorthin war schwierig, die Stadt selbst klein und als Handelsplatz unbedeutend. Und zum Abbruch der Beziehungen zwischen Preußen und Polen kam es diesmal nicht. Erst das Jahr 1410, die Niederlage des Ordens durch die Polen bei Tannenberg, zog weitere ungünstige Verschiebungen des preußischen Handels mit seinen Hinterländern nach sich.

Indem aber König Wladislaw Jagiello den vollständigen Stapelzwang Krakaus straff durchführte, vernichtete er den direkten Verkehr der preußischen Kaufleute nach den reichen Kupferbergwerken Nordungarns und bereitete auch ihrem lebhaften Handel nach Ruthenien ein Ende. So war bei der Fortdauer der Feindschaft Polens und Litauens gegen den Orden und der zunehmenden Schwäche dieses, bei dem Fernbleiben der Italiener von Lemberg und aus andern Gründen die Anregung zur Wiederaufnahme eines Verkehrs nach Lemberg und weiter, die König Sigmund der Hanse und den preußischen Städten 1412 und 1420 gab, erfolglos. Sein Plan war der, daß die Hanse eine Handelsverbindung von der Ostsee nach Kaffa herstelle, um dort von den Genuesen ihre Bedürfnisse an Orient- und Südwaren einzukaufen zum Schaden Venedigs, mit dem er damals verfeindet war. Wirklich sandten auf seinen Wunsch Danzig und Thorn 1420 zwei Sachverständige aus mit dem Auftrage, „wy man die strasze ken Caffaw kunde vinden“. Weiter

---

[1]) Hans. UB. V n. 588.

verlautet aber nichts darüber. Der flandrische Ritter und Reisende Gilbert de Lannoy, der auf Veranlassung der Herrscher von England, Frankreich und Burgund 1421 eine Reise nach Jerusalem über den Osten unternahm und dazu die alte Verkehrsstraße über Danzig und Lemberg wählte, gelangte schließlich nach vielen Mühen nach Kaffa. Aber der hansische Verkehr konnte nicht wieder nach Lemberg, geschweige denn bis nach Kaffa ausgedehnt werden.[1])

Ein geordneter Handelsverkehr zwischen den litauischen Kernlanden und der deutschen Küste war in der Zeit, da die Litauer noch als Heiden vom Orden bekämpft wurden, nicht wohl möglich.[2]) Er entspann sich jedoch schnell, seitdem das Verhältnis des Ordens zu Litauen unter dem Einflusse politischer Rücksichten größere Sicherheit gewann. Großfürst Witold von Litauen, Wladislaw Jagiellos Vetter, wünschte für sein zurückgehaltenes Land diejenige wirtschaftliche Förderung, die das polnische Nachbarland schon seit einem Jahrhundert durchgemacht hatte. Als er am 12. Oktober 1398 auf dem Sallinwerder mit dem Orden einen Friedens- und Freundschaftsvertrag abschloß, gedachte er dabei auch der Hebung des Handels für sein Land. Ganz Litauen öffnete er den Ordensuntertanen zu ungehindertem Besuche auf der Grundlage der seit alters üblich gewesenen Zölle; er gestand ihnen in der Praxis wichtige Freiheiten zu, darunter die wichtigste, am Niemen in Kowno eine Niederlassung zu gründen, Kaufhöfe zu mieten. Denn Kowno war der Brennpunkt des litauischen Handels. Dort machte die Beschaffenheit des Flusses die Umladung aus größeren Fahrzeugen in kleine für den weitern Vertrieb der Waren stromaufwärts notwendig. Dort liefen auch verschiedene wichtige Verkehrsstraßen zusammen. Es war ein natürlicher Stapel. Und schnell kam die Niederlassung der deutschen Kaufleute dort zur Blüte und fast gänzlich unter die Herrschaft der Danziger. Sie organisierte sich ganz nach dem Vorbild der großen hansischen Kontore und stand im Prinzip wie die von Riga beherrschte zu Polozk allen hansischen Kaufleuten offen. Im Anfange des 15. Jahrhunderts bezog Danzig seinen Hauptbedarf an Holz über Kowno aus Litauen in langwieriger Wasserfahrt durch die Gilge, das Kurische Haff, die Deime, den Pregel, das

---

[1]) Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 43f.

[2]) Vgl. z. folg. Hirsch, Danzig, S. 160ff.

Frische Haff und den östlichen Weichselarm. Auf demselben Wege fuhren die Danziger Salzschiffe nach Kowno, wo die Ware in den Speichern der Niederlassung gestapelt wurde. Der Vertiefung und bessern Schiffbarmachung der Deime, die das Verbindungsglied zwischen den beiden Stromsystemen, wandten daher die Hochmeister des Ordens Konrad von Jungingen und Michael Küchmeister ihre Fürsorge zu. Und weiter diente es der Beförderung des preußisch-litauischen Verkehrs, daß Großfürst Witold durch Hereinziehung deutscher Bevölkerungselemente in seine litauischen Orte und Verleihung des magdeburgischen Rechts an diese das Wirtschaftsleben und den Handel seines Landes zu heben suchte. Danzig gewann hier ein bedeutendes Handelsgebiet, wie es Thorn in Polen, Riga im Dünagebiet besaß.

Der Handel Danzigs mit Litauen bedeutete eine Konkurrenz für Riga, das schon fast zwei Jahrhunderte länger seinen Handel mit Litauen über das Dünagebiet betrieb. Das ganze Stromgebiet der Düna wurde von der rigischen Kaufmannschaft beherrscht. Die Niederlassung deutscher Kaufleute in Polozk, die nicht in sich und gegen die Einheimischen abgeschlossen war wie die in Nowgorod, wurde von ihr gelenkt, Riga erließ Handelsordnungen und Rechtssatzungen für die dortige Genossenschaft und gab ihr auch im Jahre 1393 eine Anzahl Statuten, die in der Folgezeit als Grundgesetz der Niederlassung angesehen wurden.[1]) Die rigische Münze war bei den Litauern wohlgelitten. Großfürst Witold, dem auch der Handel zwischen Riga und Polozk neue Förderung zu danken hatte, schenkte hier 1406 den deutschen Kaufleuten ein Grundstück bei der Burg zum Bau einer Kirche. Und am 2. Juli desselben Jahres befestigte er die durch Krieg und Zwietracht über Fragen des Handels gelöste Verbindung zwischen der rigischen und der Polozker Kaufmannschaft durch den Handelsvertrag zu Kopussa. Auf diesen ist in allen spätern Verträgen als die grundlegende Ordnung der gegenseitigen Beziehungen immer wieder zurückgegriffen worden. Er bestätigte die gänzliche Zollfreiheit im gegenseitigen Verkehr, verbot beiden Teilen im Bereich des andern den Kleinhandel und bestimmte vor allem, daß die Deutschen wie die Russen für jede

---

[1]) Vgl. i. allgem. Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, in Baltische Monatsschrift 22, S. 342ff., Hans. UB. II n. 628, 631, V n. 125.

Missetat nicht von der fremden Macht, sondern daheim und nach heimischem Recht bestraft werden sollten.[1])

Auch diese Beziehungen waren ebensowenig einseitige, d. h. nur auf Polozker Boden sich abspielende, wie diejenigen Danzigs bezw. Thorns zu Litauen und Polen. Den Polozkern stand es vertragsmäßig frei, unter den gleichen Bedingungen, wie die Rigaer dort, in Riga zu verkehren. Schon früh im 14. Jahrhundert war die Niederlassung von Russen überhaupt besonders stark in Riga und bestand zumeist aus rührigen Händlern, die eine eigene Straße, Kirche, Gildestube besaßen. Ähnlich war die Stellung der Nowgoroder Kaufleute in Reval. Diese Angehörigen des Binnenlandes in den deutschen Seestädten bildeten einen wichtigen Vermittler für die Beziehungen der deutschen Kaufleute zum Innern.[2]) Den Polen und Russen hingegen den Verkehr über See aus ihren Häfen und die Beteiligung am Handel mit Westeuropa zu gestatten, sträubten sich preußische und livländische Städte, die Hanse überhaupt. Der Erfolg war, daß sowohl die Seefahrt der Russen nach Wisby, wo sie alteingebürgert waren, wie auch der Seeverkehr der Polen nach Westeuropa bis zum Ende des 14. Jahrhunderts so gut wie ganz eingeschlafen waren und der Vertrag von Kopussa eines Seeverkehrs der Russen über Riga nach Gotland und der Trave nicht mehr Erwähnung tut.[3])

Es war eine eigenartige Stellung, die Danzig und Riga, und in gewissem Sinne kann man auch die Stadt an der Mündung des dritten großen östlichen Flußsystems, Stettin, dazu rechnen, ihrem Hinterlande gegenüber einnahmen. Sie beherrschten es. Aber wie sie einerseits den binnenländischen Händlern den Weg über See versperrten, so suchten sie auch den Kaufleuten der überseeischen Hansestädte den Weg ins Hinterland zu verwehren.

Weitblickend hatte im 13. Jahrhundert Lübeck seinen Handel im Oder-, Weichsel- und Dünagebiet gefördert. Es hatte in Riga 1231, im alten Danzig 1298 Niederlassungsrecht, Kaufhaus und Hof und weitgehende Privilegien, besonders Freiheit des Gästehandels für den Verkehr seiner Kaufleute am Orte und im Binnen-

[1]) Hans. UB. V. n. 702, 725, 726, 782, vgl. n. 665, 672.

[2]) Hildebrand, Rigisches Schuldbuch, S. LXXVIIff., Hans. UB. V n. 726 § 2.

[3]) Hans. UB. IV. n. 1090, V n. 364, HR. I. IV n. 508, vgl. Hans. UB. V n. 726 § 2, 782. Vgl. Stein, Beiträge etc. S. 61 ff.

lande erlangt.[1]) Aber die Städte an den drei Strommündungen entzogen sich der Einwirkung seines Rechts. Stettin erhielt magdeburgisches Recht; das alte Danzig wich seit 1309 der planvoll begründeten Ordensstadt Danzig, und sein lübisches Recht dem in der Kulmer Handfeste veränderten magdeburgischen. Die Gründung einer eigenen lübischen Pflanzstadt im Samlande, die von Lübeck 1242 geplant wurde, um von dort aus wie den Bernstein zu beherrschen, so Litauen seinem Handel zu öffnen, gelang nicht. Nur an zwei wichtigeren Plätzen, die gleichsam eine Nebenlage einnahmen zu den von der Natur zu Hauptemporien bestimmten, erfolgte die Einbürgerung des lübischen Rechts, in Elbing und Reval. Aber die Entwicklung des Thorner und Danziger Handels beraubte Elbing einer ausgedehnteren eigenen Einflußsphäre. Als dieser Verlust im Beginn des 15. Jahrhunderts deutlich zu werden begann, war der lübische Handel bereits längst durch die Tätigkeit der Thorner, Danziger, Rigaer und Stettiner Kaufmannschaft mit Unterstützung ihrer Landesherren auf die Häfen der Küste beschränkt, vom Oder-, Weichsel- und Dünagebiet so ziemlich ausgeschlossen worden. In den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts erhoben die wendischen Städte und besonders Lübeck Klagen über Riga, weil es den überseeischen Kaufleuten die Bergfahrt auf der Düna verwehrte. Zwar wurden 1366 durch Vereinbarung zwischen Gesandten Lübecks und dem livländischen Ordensmeister in Danzig den Lübeckern die gleichen Rechte zur Fahrt auf der Düna eingeräumt, wie die Livländer besaßen.[2]) Dennoch sind sie dieser ihrer alten Freiheit auch trotz späterer Zusagen Rigas nicht wieder teilhaftig geworden. Zäh hielt Riga an der Durchführung seiner Stapelpolitik wie den russischen so den überseeischen Kaufleuten gegenüber fest. Die lübischen und die anderen hansischen Händler mußten sich im wesentlichen an ihrem Privileg genügen lassen, das ihnen den direkten Handel mit den binnenländischen Gästen in Riga gestattete.[3]) Ähnlich, wenn auch unauffällig und ohne zu Verhandlungen und Streitigkeiten zu führen, war die Veränderung

---

[1]) Hans. UB. I n. 240, 1288. Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 113ff.

[2]) HR. I. III S. 21f., Hans. UB. IV n. 225.

[3]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 45f., 177, Stein, Beiträge z. Gesch. der Hanse, S. 64ff.

in der Stellung der Lübecker und der anderen hansischen Kaufleute an der Weichsel und Oder erfolgt.

Diese Entwicklung barg jedoch im ganzen nichts Bedrohliches in sich, solange der überseeische Handel nicht in den Hansestädten des Ostens selbst angetastet ward. In Livland waren die überseeischen, die wendischen, westfälischen und anderen Kaufleute in Handel und Wandel mit den einheimischen gleichberechtigt; wie es scheint, auch in Preußen. Noch war die historische Tradition lebendig, wurde die Erinnerung, daß Lübecker Schiffe einst die städtischen Siedler, meist Westfalen, an die fernen Küsten geführt, daß die lübische Handelspolitik, das lübische Kapital sie unterstützt hatte, daß Lübeck und die Städte Westfalens mit Schwert und Verhandlungen ihnen Land und Privilegien erwerben geholfen hatten, durch die Tatsachen wach erhalten. Ungemein rege blieben die verwandtschaftlichen Beziehungen zwischen den livländischen und selbst den kleinsten westfälischen Städten. Die Geschäfts- und Kapital- und Reedereiverbindungen zwischen den wendischen und östlichen Hansestädten waren höchst mannigfaltig. Einen Vorsprung von 40 bis 70 Jahren hatte die lübische Reederei, als die ersten livländischen und preußischen Städte gegründet wurden. Und wenn auch seither der große Holzreichtum des Ostens und die Leichtigkeit, das schwedische Osemund zu beziehen und vieles andere in den östlichen Kolonialstädten mit der Zeit zur Entwicklung einer eigenen Reederei geführt hatten und eigene Handelsbeziehungen zu Westeuropa angeknüpft waren, so behaupteten doch die Flaggen der wendischen Städte, voran Lübecks, im Schiffsverkehr der preußischen und livländischen Häfen noch am Ende des 14. Jahrhunderts ein unzweifelhaft großes Übergewicht. Reederei und Handel Lübecks und der wendischen Städte hielten Livland und, wenn auch in geringerem Maße, Preußen an Lübeck und die vermittelnde Tätigkeit und die Politik des lübisch-wendischen Handels geknüpft.

So standen im Verkehr mit Preußen, Livland und Pommern für die wendischen Städte, voran Lübeck, ganz bedeutende Schiffahrts- und Handelsinteressen auf dem Spiele. Jede Störung im friedlichen Verhältnisse des Ordensstaats zu den Grenzmächten des Hinterlands wurde, da sie sofort unausbleiblich Verkehrsstörungen zwischen Küste und Binnenland zur Folge hatte, auch in den überseeischen Städten schmerzlich empfunden. Die Verlegung der pol-

nischen Handelsstraße im Jahre 1390 in der Richtung auf die wendischen Städte und der Versuch Wladislaw Jagiellos, mit ihnen anzuknüpfen, bewiesen für die Zusammenhänge der Interessen genug.

Hatte nun auch der Verkehr der überseeischen Kaufleute im Hinterlande der drei Ströme des Ostens im Laufe des 14. Jahrhunderts aufgehört, weil die an ihren Mündungen emporblühenden Städte die natürliche Gunst ihrer Lage geltend zu machen verstanden und den Hinterlandhandel in ihre eigene Hand brachten, so gab es doch einen Punkt im weiten Osten, wo der direkte Verkehr der Überseeischen mit dem Binnenlande noch in voller Kraft stand; das war Nowgorod.

Auf Wasser- und Landwegen gelangte der hansische Kaufmann dorthin. Durch den finnischen Busen, die Newa, den Ladogasee, den Wolchow führte die älteste Straße. Einen Ersatz, wenn sie durch schwedisch-russische Kriege gesperrt war, bot der Weg über Narwa, durch die Narowa, den Peipussee, über Pskow, oder direkt zu Lande von Narwa nach Nowgorod. Dazu traten die Landwege von Riga, Pernau und Reval aus über Dorpat und Pskow. Eng verflochten war der überseeische mit dem livländischen Handel; Schädigungen des einen bedeuteten zugleich Verluste für den anderen. Von den livländischen Häfen aber gewann für den überseeischen, besonders den lübischen Handel im Laufe des 14. Jahrhunderts Reval, während die Bedeutung Pernaus mehr und mehr abnahm, als Stützpunkt für den Handel mit Nowgorod die größte Wichtigkeit. Es war die echteste Tochterstadt Lübecks. Das gemeinsame Recht war eine Grundlage der engen Beziehungen zwischen beiden. Reval war angewiesen auf den Seeverkehr, weil es ebenso wie Lübecks andere Gründung Elbing kein ihm eigentümliches Hinterland besaß. Es nutzte seine exponierte Lage, um zu Stockholm und besonders den finnischen Plätzen in ein ähnliches Verhältnis im kleinen zu gelangen, wie es zwischen Lübeck und der Ostsee überhaupt bestand.

Die Stellung Nowgorods hatte in manchem große Ähnlichkeit mit derjenigen Brügges. Hier wie dort eine Kaufmannschaft, die aus dem eigenen Vertrieb ihrer Waren über See verdrängt war und sich auf den Handel am Platze selbst und seinen Gewinn beschränkte. Aber Brügge war auch nach der anderen Seite hin, dem Süden gegenüber, abhängig von fremden Händlern; die Kauf-

mannschaft Nowgorods dagegen war Herrin der weiten Hinterländer, die ihr die von den Hansen begehrten Produkte lieferten. Ihre größere Selbständigkeit und stolzere Haltung den Hansen gegenüber erklärt sich aus diesem Bewußtsein der sicheren Beherrschung der einen Hälfte ihres Handels.

Was dem Handel mit Rußland in den Augen der hansischen Kaufleute einen besonderen Wert und Vorzug verlieh, das war die Zollfreiheit desselben, die abgesehen von einigen ganz unbedeutenden Abgaben und von den durch Taxe festgestellten Löhnen für Dienstleistungen der Russen eine vollständige war. Die Stellung der deutschen Kaufleute in Nowgorod war begründet auf den Besitz zweier Kaufhöfe, des älteren Gotenhofs mit St. Olafs Kirche und des jüngeren Petershofs mit St. Peters Kirche. Die Besucher des Hofs wechselten als Sommer- und Winterfahrer mit ursprünglich festumgrenzter Verkehrsfrist. Sie standen unter selbstgewählten Älterleuten, einem von Wisby und einem von Lübeck, die sogar die hohe Gerichtsbarkeit über die Mitglieder des Kontors übten. Sie hatten eigene Priester. Die Jahr und Tag am Orte bleibenden hansischen Faktoren, Kommissionäre, Kaufleute, die den anderen großen hansischen Niederlassungen ihr Gepräge gaben, fehlten hier ganz.[1])

Seit dem Ausgange des 13. Jahrhunderts hatte sich Lübeck mit Erfolg bemüht, gestützt auf seine Nachbarstädte und die westfälischen, den vorherrschenden Einfluß auf die Leitung und Gestaltung des Kontors, seiner Skra, seines Handelsrechts und Handels zu erlangen. Wisby war beiseite geschoben worden. Das geschah in denselben Zeiten, in denen die livländischen und preußischen Städte aufzuwachsen, ihren Hinterlandhandel an sich zu ziehen begannen, und erfolgte wohl nicht ohne Zusammenhang damit. Seit 1361 bemerken wir eine Dritteilung der am Handel mit Nowgorod interessierten Städte, die 1363 von den alten Leiterinnen des Verkehrs offiziell verkündet wurde. Neben Wisby und Lübeck und die von ihnen vertretenen Kaufleute und Städte traten die livländischen Städte unter Rigas Führung. Es war eine natürliche Folge ihrer geographischen Stellung und der Entwicklung ihres

---

[1]) Vgl. i. allgem. Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch., I. S. 138ff., Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, passim, W. Buck, Der deutsche Kaufmann in Nowgorod etc., Diss., S. 12f., 34ff.

eigenen Handels. Aber ihr Erfolg gerade jetzt stand wahrscheinlich nicht außer Zusammenhang mit der Niederlage der wendischen Städte im Krieg mit König Waldemar von Dänemark. Einen eigenen Ältermann auf dem Kontor zu setzen aber blieb Riga trotz seines wiederholt danach geäußerten Verlangens versagt. Nur an der Beratung und Beschlußfassung über Handels- und Verwaltungsfragen des Kontors, vor allem aber über die gegen Nowgorod zu beobachtende Handelspolitik sollten sie mit gleichberechtigter Stimme sich beteiligen dürfen.[1])

Wenig später aber trat noch eine andere Städtegruppe mit dem Anspruche voller Gleichstellung auf dem Hofe, Mitbeschließung aller Kontor- und Handelsangelegenheiten, Einsetzung eines eigenen Ältermanns für die Ihrigen, Freigabe des Verkehrs über Land, „umme lant", nach Nowgorod[2]) sowie des Absatzes ihrer heimischen oberländischen und der polnischen Laken daselbst hervor, die preußischen Städte. Sie nahmen das Vorbild für ihre Forderungen an den livländischen Städten. Ein historisches Recht konnten sie dafür ebensowenig geltend machen wie diese. Sie versicherten sich aber sofort der Hilfe ihres Landesherrn, und dieser ergriff die günstige Gelegenheit, indem er den Handel seiner Städte zu fördern suchte, auch für den Ordenshandel Mitgenuß am Rechte des Kontors zu verlangen, wie er ihn an den hansischen Privilegien in Flandern besaß. Damit aber forderte er den entschiedensten Widerstand der überseeischen Städte heraus. Eine Konkurrenz des Ordenshandels und seiner planvoll geleiteten Mittel in dem von ihnen beherrschten Zwischenhandel Nowgorod—Lübeck—Brügge konnten sie unmöglich zugeben. Seit 1381 beschäftigten die preußischen Anträge wiederholt die Hansetage. Die hansische Handelssperre gegen Nowgorod 1388 ff. schien ihre Wünsche zu fördern. Orden und Städte drohten mit Nichtbefolgung des Handelsverbots. Aber die Städte unter Lübecks Führung, den neuen Eindringlingen gegenüber alle geeint, blieben fest in ihrer Weigerung. Nur unter der Bedingung, daß er sich in allen Stücken den Hofordnungen unterwerfe, wollten sie dem Handel der preußischen Städte, aber nicht des Ordens, auf

---

[1]) Vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 45, Stavenhagen, Die Anfänge des livländischen Städtebunds i. Balt. Monatsschr. 1901 S. 55, Hausmann, Z. Gesch. d. Hofs von St. Peter, das. 1904 S. 259f.

[2]) Dieser, über Preußen, Kurland und Schweden, war durch die Skra verboten, Hans. UB. III n. 69, 593 Abschn. 3, vgl. HR. 2, II n. 321 § 9.

dem Hofe Duldung zugestehen. Selbst das Kontor zu Brügge griff mit Nachdruck in die Streitfrage ein. In Erinnerung an die bösen Erfahrungen, die die Hanse während der Handelssperre gegen Flandern mit dem Ordenshandel gemacht hatte, ersuchte es 1397 die Hanse dringend, dem Orden den Zutritt zum Nowgoroder Kontor zu versagen. Dabei blieb es denn auch. Der Versuch des Ordens war gescheitert. Der Handel seiner Städte hatte sich in Nowgorod den Anordnungen der dort herrschenden Städte unterzuordnen und blieb unbedeutend. Denn die günstige Gestaltung der politischen Beziehungen zu Litauen gab dem Orden gerade damals zum ersten Male weitblickende Hoffnung auf einen großen Verkehr mit Litauen.[1])

Die Verbote und Verhinderungen eines Verkehrs nach Nowgorod von Preußen und Kurland her, sowie über die schwedischen und finnischen Städte, außerdem eines Verkehrs der Russen über See weiter als Wisby, die Zusammenfassung des Nowgoroder Handels in der Hand der wendischen und livländischen Städte, die Ausschließung jedes Nichthansen aus dem Verkehr mit Rußland — das war das vollständigste Monopol, das eingerichtet und durchgeführt werden konnte. Und hinter Lübeck standen, seiner Politik vollkommen zustimmend, die hansische Kaufmannschaft in Brügge und die ältesten Pfadfinder des deutschen Handels nach Nowgorod, die Städte des westelbischen Niederdeutschland.[2])

Die mangelnde Festigkeit rechtlicher Unterlagen dieses Verkehrs, ein unentwickelter Rechtssinn und geringe moralische Disziplin auf russischer Seite, Betrügereien und Übervorteilungen in Lieferungen und Waren hüben und drüben erschwerten den hansischen Handel mit der Nowgoroder Kaufmannschaft ganz bedeutend. Und überdies brachten die häufigen Störungen des Grenzfriedens zwischen Livland und Rußland, des Stadtfriedens in Nowgorod selbst zwischen Fürst und Bürgerschaft ebenso wie die mannigfaltigen größern und kleinern politischen Kombinationen zwischen den Herrschaften Litauen, Pskow, Nowgorod und Livland wiederholt schwere und langandauernde Krisen für den deutsch-östlichen Handel wie auf

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 46ff., 176ff.

[2]) Hans. UB. V n. 557, HR. 1. IV n. 508, 406, 407, VIII n. 971. Winklers Angabe, Die deutsche Hanse in Rußland, S. 40 u. Anm. 20 über einen Erlaß des Hochmeisters betr. die Befahrung der Ostsee durch die Russen ist Erfindung, vgl. HR. 1. IV n. 508.

der ganzen Linie so auch in Nowgorod. Wohl enthielten die Handelsverträge die Bestimmung, daß auch trotz Streitigkeiten zwischen den beiderseitigen Herrschaften die Kaufleute ungehindert hinüber und herüber sollten verkehren dürfen.[1]) Aber wie war das in der Wirklichkeit auszuführen? Waren irgendwo Feindseligkeiten ausgebrochen oder Gewalttaten begangen worden, Russen zu Lande von Livländern oder zur See von Finnen, Schweden oder andern Seeräubern verletzt oder getötet worden, so hielt sich die schnell aufflammende Wut der Nowgoroder Bürgerschaft sofort an das, was ein greifbares Objekt für Repressalien, gleichviel ob berechtigte oder unberechtigte, gewährte, an den deutschen Kaufmann und seine Waren. Er wurde arrestiert, wenn nichts schlimmeres geschah oder es ihm nicht gelang, noch rechtzeitig sich und seine Güter in Sicherheit zu bringen. Und meist langwieriger Verhandlungen der Städte mit Nowgorod bedurfte es, Menschen und Waren zu befreien und den Verkehr wieder in Gang zu bringen. So ergab 1368 ein Streitfall zwischen Pskow und Livland, in dem Nowgorod seiner „Beistadt“ Pskow zu Hilfe kam, den Anlaß zum Abbruch auch des Handelsverkehrs. Und wenn auch 1371 eine Verständigung erzielt wurde und 1373 zur Festigung der gegenseitigen Beziehungen Boten von Lübeck und Wisby, an ihrer Spitze Jakob Pleskow, nach Nowgorod gesandt wurden, wo sein Mitgesandter, der Lübecker Ratsherr Johann Lüneburg, starb,[2]) so waren doch die siebziger und achtziger Jahre eine fast unerträgliche Zeit für den Handel in Nowgorod und Pskow.[3]) Jedoch erst 1388 entschlossen sich die Städte zum energischen Vorgehen.

Greifbar deutlich tritt darin der innere Zusammenhang der gesamten hansischen Handelspolitik auf ihren verschiedenen Arbeitsgebieten zutage. Derselbe Hansetag im Mai 1388, der die Sperre gegen Flandern verhängte, verfügte den Abbruch des Verkehrs mit Nowgorod und Rußland, plante die Verständigung mit Schweden—Finland, Preußen—Livland und den Herren dieser Lande, um Ruß-

---

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. IV n. 45, Hans. UB. V n. 725 § 9, 726 § 9, Bonnell, Russisch-livländische Chronographie I S. 157 oben, II S. 209, Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 76.

[2]) HR. 1. II n. 67, 68, III n. 56.

[3]) Bonnell, Russisch-livländische Chronographie I S. 157 ff., reichliches Material dazu i. d. HR. 1. II u. III, sowie VIII S. 569 ff.

land vollständig vom übrigen Europa abzusperren.[1]) Ruhte der hansische Handel mit Flandern, so war es eben ohne wesentliche Vergrößerung der doch unvermeidlichen Verluste möglich, zugleich auch am anderen Endpunkte der großen Handelslinie den längst nötigen Handelskrieg um die Anerkennung ihrer geschädigten Verkehrsgewohnheiten aufzunehmen.

Und nicht anders erging es auch mit der Wiederherstellung des Friedens. Als die entscheidende flandrische Gesandtschaft für den Hamburger Hansetag im November 1391 und der Abschluß mit Flandern in Aussicht stand, sandte Lübeck seine Ratsboten Johann Niebur und Godeke Travelmann nach Livland und Nowgorod, um zusammenwirkend mit Boten Wisbys und der livländischen Städte auch mit Nowgorod eine Verständigung herbeizuführen. Es waren fähige Unterhändler, diese lübischen Ratsherren, wohlbewandert, namentlich Niebur, in den Fragen des Nowgoroder Handels; „stolte menne mit langen barden“ nach der Sitte der Zeit, wie der zeitgenössische Chronist, endlich einmal plastischer werdend, hervorhebt. Leider starb Travelmann bereits auf der Hinreise in Dorpat, von vielen betrauert.[2])

Nach Vorverhandlungen zwischen den beiderseitigen Boten zu Isborsk kam es Anfang 1392 in Nowgorod zum feierlichen Abschlusse des Friedens.[3]) Die alten Verträge über die Handelsfreiheit der Deutschen in Nowgorod, der Russen nach Wisby und dem Bistum Dorpat und darüber hinaus, über Zusicherung des Handelsfriedens an die deutschen Kaufleute auch bei Kriegen Nowgorods mit Schweden, dem Orden, den livländischen Bischöfen und Seeräubern im finnischen Busen wurden wieder in Kraft gesetzt. Das war der Vertrag, oder wie die Bezeichnung nach der russischen Sitte jeder Vertragsbeschwörung lautet, die Kreuzküssung Johann Nieburs. Für die ganze Folgezeit der handelspolitischen Beziehungen zwischen der Hanse und dem alten Nowgorod — und sie umfaßten noch ein volles Jahrhundert bis 1494 — bewahrte sie die Bedeutung als die Grundlage des beiderseitigen Verkehrs. Wiederholt im 15. Jahrhundert, wenn der Verkehr einmal wieder abgebrochen

[1]) HR. 1. III n. 380 § 14—16, Detmar i. Städtechron. 26, S. 21.

[2]) Korner, herausg. v. Schwalm, S. 340 Anm. 1, Städtechron. 26 S. 44 u. Anm. 8.

[3]) Bonnell, Chronographie, I S. 179, II S. 206ff., Daenell, Hanse, S. 47ff.

war und das Verlangen lebendig wurde, ihn wiederherzustellen, griff man beiderseits zurück auf „die Kreuzküssung Nieburs“.[1])

Mit Anordnungen für das Kontor krönten die Städteboten auf der Rückreise in Dorpat ihr Friedenswerk. Die Skra wurde nebst den neu hinzugekommenen Bestimmungen bestätigt und aufs neue wurde besonders verfügt, daß nur Bürger von Hansestädten die russischen Privilegien genießen dürften. Ein Schoß wurde dem deutschen Ausfuhrhandel aus Nowgorod und Pskow auferlegt; von allem seewärts versandten Gute sollte er in der Newa durch Boten Lübecks und Wisbys, von allem über Land versandten in und durch Riga, Dorpat und Reval erhoben werden. Bestimmt war er für die Ausbesserung der durch Feuersbrunst beschädigten deutschen Kirche und Höfe. Die Gefahr einer solchen war um so größer, die Verheerungen um so furchtbarer und häufiger, da Nowgorod wie alle russischen und litauischen Städte ganz überwiegend aus Holz gebaut war und nach jedem Brande so wieder aufgebaut wurde.

Der Friede hatte vorerst Bestand. Jederzeit aber war die Stellung des deutschen Kaufmanns auf dem fernen Posten in Nowgorod inmitten einer leicht erregbaren, wenig zivilisierten Bevölkerung unsicher. Prächtig charakterisierten die Nowgoroder selbst einmal seine Lage: „dat ze den copman in deme sakke hebben, unde hebben den myt eneme baste togebunden“.[2]) Das war ein Gleichnis, das jederzeit auf die Stellung des hansischen Kaufmanns in Nowgorod gepaßt hat.

Das große Handelsgebiet des Ostens von der Oder bis zur Newa war eins. Konnte der überseeisch-lübische Handel an den meisten Punkten keine direkten Beziehungen zum Binnenlande mehr fortsetzen, so hielt er um so lebhafter an Nowgorod fest, je rücksichtsloser alsbald die livländischen Städte ihre Versuche begannen, auch an dieser Stelle für den überseeischen Handel sich zu Vermittlern des Hinterlandverkehrs zu machen.

---

[1]) Vgl. im 2. Buch, III, 2. Kap.

[2]) HR. I. V. n. 666 § 5.

4. Die Hanse und der skandinavische Norden von 1376—1412.

Es war nicht Sache der lübischen Politik, zur gleichen Zeit an vielen Stellen sich in ernstere Verwickelungen einzulassen. Während im Westen und Osten dem hansischen Handel die Grundlagen entschwanden, litt im Norden nicht nur der wendisch-lübische, sondern an dem Brennpunkte Schonen und in den nordischen Gewässern obendrein der preußische, süderseeische und holländische Handel unter den Wirren und Kämpfen, die die skandinavische Politik der dänischen Königin Margrethe seit 1389 heraufbeschworen hatte.

Doch ist es bedeutsam, daß die lübische Politik in dieser Fülle gleichzeitig Erledigung fordernder Aufgaben ihre erste Sorge die Wiederherstellung und Sicherung des ostwestlichen Austausches sein ließ. War wieder feste Fühlung zu Westeuropa und zu Nowgorod gewonnen, so war den Ansprüchen aller Hansestädte Rechnung getragen und überdies der eine gewinnreichste Hauptzweig des wendisch-lübischen Verkehrs wiedereröffnet. Die allgemeine Unsicherheit der nordischen Gewässer erhöhte die Benutzung der lübisch-hamburgischen Landstraße und der Handelsvermittlung der Kaufmannschaften der beiden Städte.

Seit der Erwählung des jungen Olaf von Norwegen zum Dänenkönig 1376 drohte der Krieg zwischen Dänemark-Norwegen und Mecklenburg-Schweden um die Vorherrschaft im Norden. Voll tiefer Erbitterung hatte der alte Herzog Albrecht II., als seinem Enkel die dänische Krone entging, zum Schwerte gegriffen. In Voraussicht dieses Schritts hatten die Hansestädte bei ihren Vertragsabschlüssen mit Dänemark und Norwegen zu Korsör und Kallundborg seinen Städten Rostock und Wismar den Beitritt zum Frieden offen gelassen, zugleich aber ihre Kaufleute vor der Verfrachtung von Gütern in Schiffe der beiden mecklenburgischen Städte gewarnt.[1])

Aber die von Dänemark angerufene Vermittlung der Hansestädte wurde trotz des zustimmenden Beschlusses wendischer, preu-

[1]) HR. 1. II n. 125, III n. 90, 91 § 1. Der Beitritt Rostocks erfolgte am 10. November 1376.

ßischer und süderseeischer von Lübeck hintertrieben. Den Politikern Lübecks erschien es voreilig, obwohl bereits die gefährlichste Begleiterscheinung solcher Kriege, das Seeräuberunwesen, besorgniserregenden Umfang angenommen hatte, in die Bewegung einzugreifen. Kostenreiche, nicht vorher zu übersehende Verwicklungen konnten dadurch entstehen, und solche mußte die Ratspolitik im Interesse der eigenen Herrschaft und des inneren Friedens zwischen Bürgerschaft und Rat zu vermeiden suchen.

Zwischen Dänemark und Mecklenburg aber kam es nicht zum Waffengange. Doch sorgten die wendischen Städte für alle Fälle vor. Hatten sie 1371 kontraktlich gegen jährliche Zahlungen dem dänischen Reichsdrosten Henning von Putbus die militärische Bewachung und Verwaltung ihrer vier Pfandburgen am Sunde übertragen, so entzogen sie ihm diese 1378, um selbst wieder die trennende und befriedende Stellung zwischen den beiden feindlichen Mächten am Sunde einzunehmen. Sie gaben die Schlösser für drei Jahre in die Verwaltung von zwei Stralsunder Ratsherren.[1]) Außerdem planten sie die formelle Erneuerung der Kölner Konföderation.

Schwer zog das Unwetter über Dänemark zusammen. Kühner erhob eine antimonarchische Opposition im Reichsrate ihr Haupt. Mecklenburg verstärkte sich durch Bündnisse mit deutschen Fürsten. Zum Frühjahr 1379 stand der Ausbruch des Krieges bevor. Machtlos war Margrethe ihm gegenüber; es war der gefährlichste Augenblick in ihrer langen Regierung. Da rettete sie ein Ereignis, dessen Bedeutung für Dänemark nicht hoch genug angeschlagen werden kann: die Seele der feindlichen Bewegung, der alte Herzog Albrecht, starb in Schwerin am 18. Februar 1379. Ihm folgte in der Regierung Mecklenburgs sein Sohn Heinrich, ein gerechter Regent und Richter in seinem Lande, doch unähnlich dem Vater an Gaben und Energie. Die Kriegsvorbereitungen gerieten sofort ins Stocken und wurden von keinem Teile mit Ernst wiederaufgenommen. Der aufsässige dänische Adel trat wieder in die natürlichen Beziehungen zur Herrschaft. Das Bedürfnis des Landes nach Ruhe und gesicherter Rechtspflege diente dazu, die Autorität der Krone weiter zu erhöhen. Seit 1380 begann Margrethe ihres Vaters Reduktionspolitik, um auch die finanziellen Mittel der Krone auf die alte Höhe zu bringen, mit Vorsicht und Geschick wiederauf-

---

[1]) Daenell, Pfandschaften, S. 36ff., 43, 53, 96f.

zunehmen. Der Tod ihres Gatten Hakon von Norwegen im September 1380 ließ auch dies Reich in ihre Verwaltung übergehen; und das bedeutete eine weitere Steigerung ihrer Autorität dem dänischen Adel gegenüber, weil die königliche Macht im Erbreiche Norwegen wesentlich unbeschränkter dastand.

Zugleich brachte dieser Wechsel die Königin mit Lübeck und den wendischen Städten in eine weitere Reihe von Berührungen. Schon in einem Erlasse vom Januar 1377 hatte König Hakon den Hansen gegenüber seine Selbstherrlichkeit wiedergefunden. Streng gebot er allen Beamten, nichts über den Wortlaut der Privilegien hinaus den Hansen nachzusehen und zu gestatten. Er dachte sogar die Frachtschiffahrt der Hansen nach Norwegen für fremde Rechnung durch die Verfügung zu lähmen, daß alle auf hansischen Schiffen eingeführte Ware auch Eigentum hansischer Kaufleute sein müsse.[1]) Die den Hansen abgeneigte Stimmung der Norweger, die notgedrungen hatten schweigen müssen, gewann nun schnell wieder Oberwasser. Kaum war König Hakon tot, so erklärten seine Beamten die hansischen Privilegien für null und nichtig und glaubten sich zu Übergriffen berechtigt.[2])

Auf den dänischen Gewässern jedoch kehrte der Friede nicht so bald wieder ein. Schon im Frühjahr 1376 hatten Lübeck und Stralsund zum Schutze ihres Verkehrs durch die dänischen Wasserstraßen und nach Schonen zwei Friedekoggen in See gesandt. Eine neue Seerüstung erfolgte erst 1378, obgleich man auch im Frühjahr 1377 in den Hansestädten Kunde gehabt hatte von 200 Seeräubern bei Fünen, einen Monat später von sogar 400 bei Jütland, Schonen und Fünen.[3]) Der Seeräubergefahr gegenüber schlossen sich die Seefahrer einer Stadt oder ganzer Städtegruppen zu Flotten zusammen. Die mecklenburgische Hafenbucht Golwitz,[4]) die Reede von Hela vor der Weichsel, auch der Dornbusch, die Nordspitze der Insel Hiddensö vor Stralsund, wurden die beliebtesten Sammelpunkte für die Handelsschiffe. Bei Hela vereinigten sich die livländischen mit den preußischen, die meist schon in der Weichsel-

---

[1]) Hans. UB. IV n. 579.

[2]) Vgl. HR. 1. II n. 232 § 17, 240 § 13.

[3]) HR. 1. II n. 148, III n. 95.

[4]) Vgl. Koppmann, z. Gesch. der mecklenb. Klipphäfen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1885 S. 104f.

mündung sich versammelt hatten, bei Hiddensö und in der Golwitz die wendischen allein oder mit den preußisch-livländischen Flotten.

Die Ausrüstung der Kriegsschiffe war von Lübeck und Stralsund im Interesse der Gesamtheit geschehen und von dieser durch ein neues Pfundgeld, mit dem der Ausfuhrhandel belastet wurde, unterstützt worden. Als 1381 größere Rüstungen gegen die Seeräuber nötig waren, gelang es Lübeck schnell, die abgeneigten preußischen Städte zur Bewilligung des erforderlichen Beitrags durch die Drohung zu bewegen, daß es andernfalls seine eigene Schiffahrt überhaupt einstellen werde. Beides ist charakteristisch für die Bedeutung des lübischen Verkehrs mit Preußen und zeigt, in wie hohem Grade damals der preußische Außenhandel abhängig war von der Vermittlungstätigkeit Lübecks.[1]) Auch 1383 und 1384 gab es Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Teilen. Die Preußen verlangten, daß die wendischen Friedeschiffe sich zur Sicherung der Schiffahrt ausschließlich im Sunde aufhalten sollten, die wendischen dagegen beanspruchten es als ihr gutes Recht, sie überall, wo es notwendig scheine, zu verwenden, und drangen damit auch schließlich durch. Für die Preußen spielte eben die Sicherung ihres Eigenhandels mit Westeuropa die Hauptrolle in dieser ganzen Frage.

Nach 1379 aber machten sich in immer stärkerem Maße die Dänen der Hegung der Seeräuber schuldig, während diese bisher an den Mecklenburgern ihren Rückhalt gehabt hatten. Die königlichen Schloßvögte, selbst die höchstgestellten Würdenträger, sogar die Königin Margrethe verschmähten es nicht, mit den Piraten den Raub zu teilen. Margrethe erschien geradezu als die vermittelnde Macht zwischen ihren eigenen räuberischen Adeligen und den Hansestädten. Der Erbitterung über solch zweifelhaftes Verhalten der Königin gab in Stralsund bei ihrer Anwesenheit dort im Frühjahr 1384 sogar Wulf Wulflam, der Sohn Bertrams, drohenden Ausdruck.[2]) Zu den Klagen über Dänemark kamen nun die Klagen hansischer Kaufleute aus Norwegen über die Nichtachtung der dortigen Handelsprivilegien durch die königlichen Beamten seit Hakons Tode. Und immer näher rückte der Zeitpunkt,

---

[1]) HR. 1 II n. 227.

[2]) Vgl. HR. 1. IV n. 40 § 8.

an dem die Städte vertragsmäßig die schonischen Schlösser an Dänemark wieder herausgeben sollten.

Es war Zeit, daß die konföderierten Städte Stellung zu dieser Frage nahmen. Wichtige Forderungen hatten sie in die Wagschale zu werfen: Schadenersatz für die vorgefallenen Seeräubereien, Unschädlichmachung der Täter und erneute Bekräftigung der Privilegien für Norwegen. Die preußischen Städte verlangten wiederholt und lebhaft, daß die Ablieferung der Schlösser verzögert werde, bis Dänemark Schadenersatz geleistet habe. Aber die Ansicht Lübecks, die dringend korrekte Erfüllung des Vertrags empfahl, siegte. Wendische und preußische Städte, Kampen und Amsterdam traten am 24. Juni 1385 in Stralsund zu letzter formeller Beschlußfassung zusammen. Sie beauftragten zwei Ratsherren Lübecks und Stralsunds, Heinrich Westhof und Gregor Schwerting, die Schlösser an Dänemark zu überantworten.

Schon Himmelfahrt 1385, genau am Verfallstermin des städtischen Besatzungsrechts, waren Margrethe und Olaf mit großem Rittergefolge vor Helsingborg erschienen, aber vergeblich hatten sie von dem städtischen Hauptmann daselbst, Wulf Wulflam, Einlaß begehrt. Olaf legte Protest gegen das vertragswidrige Verhalten der Städte ein, ließ sich aber gleichwohl im Dome zu Lund bereits von der Landschaft Schonen huldigen. Anfang Juli trafen die Boten des Hansetags mit dem urkundlichen Verzicht der Städte auf die vier Schlösser bei dem Könige vor Helsingborg ein. Die Schadenersatzansprüche der Städte erkannte Olaf als berechtigt an, doch führten Verhandlungen, welche die Ratsboten über Begleichung derselben und über Bestätigung der norwegischen Privilegien anknüpften, nur zu Vereinbarungen über eine Seebefriedung, im übrigen aber zur Vertagung um Jahresfrist auf einen Verhandlungstag in Nyköping. Königin Margrethe aber unternahm noch im selben Jahr eine Wallfahrt nach Aachen, auf der sie Münster und Dortmund berührte. So hoch veranschlagte sie den durch die Wiedererlangung der Sundschlösser erreichten Erfolg.[1])

Mit der Rückgabe der Pfandschlösser an Dänemark erlosch erst tatsächlich die von den Städten zu Köln geschlossene Kon-

[1]) Vgl. über diese Wallfahrt Daenell, om en hidtil upaaagted Rejse til Aachen af Dronning Margrethe i 1385, i. Dansk Hist. Tidsskrift 7. R. III. S. 190ff.

föderation, denn für ihre Fortdauer nach 1371 hatte dieser gemeinsame Besitz die Begründung ergeben. Auf dem Stralsunder Tage, der den Beschluß der Rücklieferung der Schlösser faßte, ließen die Städteboten sich auch die Urkunde über die Kölner Konföderation vorlesen: „des duchte den steden na lude der ordinancien, dat se enen ende hebbe“. Erst hiermit endete die Periode städtisch-dänischer Beziehungen, die 1360 durch Waldemar Atterdag mit der Wiedererwerbung Schonens eingeleitet war, endete die einzigartige politisch-militärische Stellung, welche die wendischen Städte im Zentrum des dänischen Reichs herrschend und beobachtend, hemmend und trennend 15 Jahre lang innegehabt hatten.

Zwar hatte der Pfandbesitz der Zölle und Gefälle auf den schonischen Märkten seinen Zweck, den Städten die vor dem zweiten Kriege gegen Waldemar in Dänemark und den dänischen Gewässern erlittenen Schäden zu ersetzen, nicht erreicht. Das hatten sie aber wohl selbst schwerlich erwartet. Sie verwandten diese Einnahmen, die jährlich im Durchschnitt 3600—4000 M. lüb., in dem gesamten Zeitraum ca. 57 000 M. betrugen, vielmehr dazu, die Unterhaltskosten der Schlösser, ihrer Besatzung und der Zollbeamten zu decken, die Kosten ihrer zahlreichen Gesandtschaften nach dem Norden in diesem Zeitraume aus ihnen zu entnehmen, sowie Zuschüsse zu verschiedenen Seebefriedungen zu zahlen. In diesen Richtungen bedeuteten die Zolleinkünfte allerdings eine wichtige Erleichterung für die Finanzen der Städte.[1] Der Besitz der Schlösser selber war, abgesehen von seiner politischen Bedeutung und dem Rückhalt, den er den Städten für die Zollerhebung gewährte, auch in merkantiler Hinsicht bedeutsam. Denn gestützt auf die ihnen dadurch eingeräumte herrschende Stellung auf den wichtigsten Märkten Schonens unternahmen sie es, ihren Konkurrenten dort Schranken zu ziehen. Noch um die Mitte des 14. Jahrhunderts hatte eine erhebliche Zunahme des Verkehrs westeuropäischer nichthansischer Fremder, Engländer, Holländer, Fläminger, Wallonen und Schotten stattgefunden, eine Anzahl holländischer Städte hatte sogar wie die preußischen 1368 die günstige Gelegenheit benutzt, sich durch die Erwerbung von eigenen Fitten und die Teil-

[1] Daenell, Pfandschaften, S. 143ff. u. den Exkurs I das., Die rechnerischen Ergebnisse des schonischen Zolls 1368—1385, S. 155ff., vgl. Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 158f.

nahme am Kriege gegen Waldemar und an den durch ihn erworbenen Privilegien eine feste Rechtsstellung für ihren Verkehr auf Schonen zu schaffen. Da gingen nun die Städte unmittelbar schon seit 1369 ans Werk. Sie verboten den Fremden, auf Schonen Hering zu salzen oder salzen zu lassen, ihre Vögte durften keine Fremden auf ihren Fitten aufnehmen, den Holländern von niemand Schuten zum Heringsfang ausgerüstet und zur Verfügung gestellt werden. Die Proteste der Engländer gegen diese Beschränkungen nützten nichts, die Fremden mußten dem Drucke, den die wendisch-hansische Verkehrspolitik auf Schonen auf sie ausübte, weichen und im Anfang des 15. Jahrhunderts waren sie dort nur noch sehr selten gesehene Gäste. Der Handel mit schonischem Hering war nahezu ein Monopol der Hansen geworden. Die schonischen Messen aber hatten zur selben Zeit infolge der andauernden Zunahme der direkten Verkehrsverbindungen zwischen Osten und Westen ihre zentrale Bedeutung als Umschlagsplätze für Nordeuropa eingebüßt.[1])

Jedoch auch ohne besondere Konföderation hielten die für alle Städte erworbenen Privilegien dem Norden gegenüber die Gemeinschaft der Städte aufrecht. Bald sollten politische Umstände und Forderungen des Handels sie aufs neue im Norden zur Tätigkeit rufen. Sie zogen sich aus ihrer politischen Stellung am Sund in dem Augenblick zurück, als Dänemark-Norwegen und Schweden-Mecklenburg den Entscheidungskampf vorbereiteten.

Die Verhandlungen mit den Städten über deren Ansprüche galten der Königin Margrethe nach Empfang der Schlösser als etwas Nebensächliches. Wohl sandte König Olaf im Sommer 1385 auf Grund der in Helsingborg gemachten Zusagen eine Flotte zur Bekämpfung der Räuber aus. Die Städte aber taten den merkwürdigen Schritt, einen Privatmann, Wulf Wulflam, gegen eine Entschädigung von 5000 M. sundisch mit der Seebefriedung zu betrauen. Doch die Unternehmung der Dänen war nur Schein und Wulflam führte seine Aufgabe durchaus nicht mit dem erforderlichen Ernste aus. Dennoch war für das folgende Jahr eine Seebefriedung überflüssig, im September wurde sogar, wieder unter Vermittlung der Königin, zwischen einer Anzahl dänischer Seeräuber und den Städten ein Stillstand geschlossen. Das war der

[1]) Schäfer, Vogtsbuch, i. Hans. Gesch. Qu. IV, S. XXXVIff., Daenell, Ostseeverkehr, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902. S. 13f., 16.

Preis, den sie für die Rückgabe der Schlösser zahlte, denn die Klagen über Seeraub in den dänischen Gewässern verstummten nun für Jahre ziemlich vollständig. Unmöglich dagegen war es den Städten, die immer ausweichende Königin zu einem Entgegenkommen gegen ihre Forderungen auf Schadenersatz und Privilegienbestätigung zu veranlassen.

Die Erfolglosigkeit der städtischen Diplomatie war um so deutlicher, als die dänische Macht unter der geschickten äußeren und inneren Politik Margrethes seit der Wiedergewinnung der schonischen Schlösser besonders kraftvoll hervortrat. Zum Jahre 1386 gibt der lübische Chronist Detmar aus der damaligen Stimmung Lübecks heraus seiner höchsten Verwunderung Ausdruck, zu wie ansehnlicher Macht es doch Dänemark unter ihrer Herrschaft wieder gebracht habe; größer als es je zu Waldemars Zeiten gewesen, meint er. Er kann nicht umhin, dies für ein Werk großer Klugheit der Königin zu halten; er deutet an, daß ihre Erfolge, der Eindruck von ihrer Weisheit und Tatkraft selbst den trotzigen dänischen Adel gefügig machten, so gefügig, daß sie völlig über jeden einzelnen von ihnen gebieten könne, — „it is hoge tho vorwunderende in ener vrouwen".[1]) Und nun, da das wichtige Schonen mit seinen Schlössern und Einkünften wieder in ihren Händen war, glaubte sie die Zeit gekommen, um auch die anderen Aufgaben aus dem politischen Testamente ihres Vaters zu erledigen.

In Lübeck fand im Juli 1386 endlich zwischen ihr und den Grafen von Holstein, die nach König Waldemars Tod das Herzogtum Schleswig zum größten Teil zurückgewonnen hatten, eine persönliche Verständigung statt. Infolge derselben empfing der junge Graf Gerd VI., (sein berühmter Vater Graf Heinrich der Eiserne war 1385 gestorben), am 15. August zu Nyborg auf Fünen die erbliche Belehnung mit dem Herzogtum Schleswig durch Überreichung einer Fahne. Er leistete dagegen Huldigung und Treueid und gelobte Mannschaft und Kriegshilfe dem dänischen Reiche.[2]) Unter einem Fürstenhause waren die beiden Landschaften nördlich und südlich der Eider nunmehr verbunden. Aber es war in Margrethes Sinn

[1]) Städtechron. 19 S. 589f., vgl. auch die Äußerung des Presbyter bremensis i. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. I S. 95, 111: ultra modum astuta, astutissima mulier.

[2]) Vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 129f.

wohl nur eine vorläufige Ordnung der Besitzverhältnisse. Die Ausstellung staatsrechtlich vollgiltiger Beurkundungen der neugeschaffenen Lage vermied die Königin. Sie brauchte Frieden und Sicherheit nach dieser Seite, um alle ihre Kräfte auf Schweden richten zu können. Die Sundschlösser, die einzige gute Angriffsbasis, waren in ihrem Besitz, schon hatte sie ihren Sohn den Titel eines Erben des Königreichs Schweden annehmen lassen, und die inneren Verhältnisse Schwedens selbst leisteten ihrem Eingreifen Vorschub.[1])

Denn der Unwille des eingeborenen Adels und des Volkes über die Regierung des Mecklenburgers Albrecht III., der nach dem Tode seines großen Vaters überdies ziemlich machtlos im Lande war, sowie über die mit ihm eingewanderten deutschen Ritter, die als Vögte das Volk drückten und seine alten Verwaltungsrechte verletzten, war seit langer Zeit groß. Namentlich in Oberschweden, wo das National- und Freiheitsgefühl immer am größten war, sehnte man sich nach dem alten Herrscherhause, das man vertrieben und dessen letzter Sproß König Olaf von Dänemark war.[2]) Unter diesen Umständen mußten die dänischen Absichten dem Schwedenkönig ganz besonderes Unbehagen verursachen. Vergeblich aber waren Albrechts Werbungen, der seit seines Bruders Heinrich Tode im Jahre 1383 auch die Regierung in Mecklenburg führte, bei den Hansestädten 1384 und 1385 um ein Bündnis gegen Dänemark-Norwegen und um die Verweigerung der Herausgabe der schonischen Schlösser, auf die er selbst Ansprüche erhob. Noch am 13. Juli 1386 vereinigte ein glänzender Hansetag in Lübeck, der von wendischen, livländischen, süderseeischen, holländischen Städten, vom Herzoge von Burgund und den vier Leden Flanderns besandt war, auch die Königin Margrethe, die Holsteiner Grafen und König Albrecht nebst ihren Gefolgschaften. So recht als der alles verknüpfende und anordnende Mittelpunkt des ganzen politischen und handelspolitischen Getriebes im nördlichen Europa erschien hier Lübeck jedermann sichtbar. In der nordischen Frage aber wurde kein Abkommen erzielt. Ein prächtiges Hoffest, das Albrecht in Wismar veranstaltete, sollte ihm niederdeutsche Fürsten

---

[1]) Vgl. dazu Styffe, Bidrag I, S. XLIX ff., Girgensohn, Die skandinav. Politik der Hanse, Upsala Universitets-Årsskrift 1899, S. 56 ff.

[2]) Vgl. Styffe, Bidrag, I n. 47, 48, u. den schönen Aufruf der Oberschweden an ihre Brüder jenseits des Waldes, Rydberg, Traktater, II S. 426.

gewinnen helfen; auch Ratsherren der Städte und vornehme Bürger, lübische unter ihnen hervorragend, nahmen daran teil.[1]) Doch den schwedischen Adel trieb er zum Abfalle, als er nach dem Tode des mächtigen Reichsdrosten Bo Jonsson mit umfassenden Reduktionsplänen hervortrat, die die Übermacht des Adels zu beseitigen drohten. Im Sommer 1387 standen Verhandlungen zwischen Olaf und Albrecht in Ystad bevor, da starb am 3. August der junge Olaf in Falsterbo.

Aber weder die politische Verbindung zwischen Dänemark und Norwegen noch die Pläne gegen Schweden wurden durch den Tod des letzten Folkungers in Frage gestellt. Die dänischen Landschaften, Norwegen, die mit Albrecht zerfallenen Großen Schwedens huldigten Margrethe, legten die Herrschergewalt in ihre Hände. Und Norwegen, das Reich mit Erbfolge, entschied über die Person des Nachfolgers für sich dahin, daß nicht der Neffe der Königin, der junge Albrecht von Mecklenburg, sondern der etwa sechsjährige Großneffe Erich, der Sohn des Herzogs Wartislaw VIII. von Pommern-Stolp, der Erbe sein solle. Die schwedischen Großen aber erklärten der Königin, wenngleich sie sich nur zögernd ihrer Herrschaft beugten, zu beliebiger Zeit einen König nach ihrem Willen empfangen zu wollen.[2]) Unablässig schwand König Albrechts Anhang in Schweden. Am 19. und 20. September 1388 verhandelte er, während er ein Heer sammelte, mit den Boten der wendischen Städte in Rostock. Unzweifelhaft hatten diese vollen Überblick über die allgemeine Lage; und wenn Detmar den Abfall der Schweden ein Unrecht an König Albrecht nennt und aufs wärmste diejenigen lobt, die in der Abwehr des dänischen Angriffs beharrten, so wird man seine Äußerung für die Ansicht wenigstens eines Teils der regierenden Schicht in Lübeck halten dürfen. Der König vermochte die Städte nur dazu, bei der Königin einen natürlich erfolglosen Vermittlungsversuch zu machen.[3]) Im Oktober wandte er sich um Hilfe an seine alten Bundesgenossen, die Holsteiner Grafen. Doch diesen band der Nyborger Vertrag die Hände, nur Graf Albrecht folgte seinen Werbungen. Am

---

[1]) Vgl. Korner, hg. v. Schwalm, S. 82 § 661, S. 324 § 994.

[2]) Vgl. Girgensohn, Die skandinav. Politik der Hanse, S. 78ff.

[3]) HR. 1. III n. 409 § 2, IV n. 664, wozu Munch, Det norske Folks Historie II. 2 S. 312; das Datum der Verhandlungen ergibt sich aus den von Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 134 veröffentlichten Rostocker Weinamtsrechnungen.

28. November sicherte er durch einen Bund mit Markgraf Jobst von Brandenburg sein Stammland, beide Teile trafen Verabredungen zur gemeinsamen Handhabung des Landfriedens; wenn gefordert sollte einer dem andern für diesen Zweck mit 100 Reisigen Hilfe leisten. Es war schließlich doch keine unbedeutende Heeresmacht, mit der Albrecht etwa am 18. Dezember nach Schweden aufbrach.[1])

Königin Margrethe hatte den Krieg bereits begonnen. Schon im ersten Zusammentreffen beider Heere bei Aasle, östlich von Falköping, auf der uralten Völkerstraße wurde das Heer des Königs am 24. Februar 1389 völlig geschlagen, er selbst nebst seinem Sohne Erich und vielen Herren und Rittern gefangen genommen und nach dem festen Schlosse Lindholm in Schonen gebracht. Schnell fielen die noch zu Albrecht haltenden Schlösser. Im September wurde auch das starke Kalmar von seinem deutschen Befehlshaber gegen eine Geldzahlung ausgeliefert. Nur Stockholm, schon durch seine natürliche Lage hervorragend befestigt, trotzte. Um jedem Verrate vorzubeugen, bemächtigte sich durch blutige Tat der deutsche Teil der Bürgerschaft der Alleinherrschaft in der Stadt.[2]) Hier behielt Mecklenburg die einzige Grundlage für eine etwaige Fortführung des verlorenen Kampfes. Mit überraschender Schnelligkeit war die mecklenburgische Macht zusammengebrochen. Aber der Plan der frommen Königin, im großen Jubeljahre 1390 durch eine Wallfahrt nach Rom Gott und den Heiligen für den großen Sieg zu danken, ward vereitelt durch den Fortgang des Krieges.[3])

Mecklenburg nahm den Kampf mit Dänemark um die Befreiung seiner Herren und den Besitz der schwedischen Krone auf, nachdem es eine Zeitlang vergebens den Weg der Verhandlungen mit Margrethe zu betreten versucht hatte. Eine Kriegssteuer wurde erhoben, in Rostock zwischen dem Oktober 1389 und Februar 1390.[4])

---

[1]) Vgl. Meckl. UB. XXI n. 12031 u. die Bemerkung dazu, wo unter dem durch Görlitz Ende November reisenden „Herzog v. Mecklenburg" wahrscheinlich Joh. der Ältere v. Stargard, Albrechts Onkel, zu verstehen ist; Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 136 ff.

[2]) Vgl. den ausführl. Bericht darüber Script. rer. Suecic. I. 2 S. 212 ff., Girgensohn, Die skand. Politik der Hanse, S. 94 ff.

[3]) Voigt, Codex diplomaticus Prussicus, IV n. LXXVIII, Ders., Gesch. Preußens, V S. 565 f., Diplom. Norveg. V n. 344.

[4]) Meckl. UB. XXI n. 12142.

Im Sommer 1390 zeigten sich die ersten Kaper von Rostock, Wismar und Stockholm in See. Wisby hatte als dänische Stadt, wenngleich es auch Hansestadt war, von ihnen zu leiden und beschwerte sich darüber vor der Hanse. Die verschiedenen Linien des herzoglichen Hauses vereinigten sich; des Königs Onkel Herzog Johann I., der Ältere, von Stargard [1]) übernahm zusammen mit seinem Sohne Johann II. im Auftrage der Familie und der Landstände im August 1390 die Reichsvorsteherschaft in Schweden und Mecklenburg und verpflichtete sich, sofort einen seiner Söhne mit möglichst viel Truppen nach Stockholm zu werfen. Aber dieser Kriegszug, der im Herbste 1390 ausgeführt wurde, endete erfolglos. Zwar rafften sich nun die Herrschaft und die Stände noch energischer auf, aber die kriegerischen Kräfte des Landes wurden als nicht ausreichend empfunden, zur Anwerbung vieler Soldtruppen hingegen fehlte es an Geld. Daher griff Mecklenburg zu einem höchst gefährlichen Mittel, sich kostenlos große Massen wilder Kämpfer zu verschaffen nach dem Grundsatze, daß der Krieg den Krieg ernähren müsse: die Herzöge und die Städte Rostock und Wismar öffneten ihre Häfen allen, die auf eigene Gefahr als Parteigänger Mecklenburgs den Norden bekriegen würden. In allen Klassen der Bevölkerung Niederdeutschlands fanden ihre Aufrufe lebhaften Anklang. Scharen adliger Räuber, denen der Landraub gefährlicher und minder gewinnbringend schien, fanden sich ein. Die Scharen Verfesteter, flüchtiger Schuldner und Übeltäter aus Stadt und Land, dazu arme Teufel, fahrendes Volk und wandernde Gesellen strömten zusammen. Mecklenburgische Adlige und Städtebürger wurden Führer, die Häfen des Landes stellten die Schiffe, Kaperbriefe gegen die drei Reiche des Nordens wurden ausgegeben, Rostock und Wismar sowie später namentlich die kleinen Landeshäfen Ribnitz, Golwitz u. a. waren die Stützpunkte, Stapelplätze und Absatzmärkte ihrer Beute.[2]) Aber wo war die mächtige Hand, die diese zügellosen Elemente hätte ordnen, zusammenhalten, planvoll verwenden können, um das belagerte Stockholm mit Lebensmitteln zu versorgen, wovon sie ihren Namen Viktualien- oder Vitalienbrüder empfingen, um

---

[1]) Er starb nach Koppmanns Angabe, Städtechron. 26 S. 38 Anm. 4, zwischen dem 10. Oktober 1392 und dem 9. Februar 1393.

[2]) Städtechron. 26 S. 37, Koppmann, Klipphäfen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1885 S. 103 ff.

die nordischen Küsten durch Plünderungs- und Verwüstungsfahrten zu ermüden und den Feind durch Unterbindung alles Verkehrs zu erschöpfen? Wahlloser Seeraub, der es in allererster Linie auf reiche und leichte Beute, daher auf die Handelsschiffe absah, wurde schnell das Hauptgeschäft. Als „Gottes Freunde und aller Welt Feinde“ bezeichneten sie sich selbst später, richtiger aber nannte sie der Hochmeister „Gottes und aller Welt Feinde“. Ihr Name „Vitalienbrüder“ wurde so populär, daß er seitdem die beliebteste Bezeichnung für jede Art Seeräuber war. Von Anfang an wuchs das Unwesen den Kräften Mecklenburgs und seiner Städte, selbst wenn sie immer energisch willens gewesen wären, Schädigungen Neutraler zu verhüten, vollständig über den Kopf.[1])

Rostock und Wismar begründeten ihr Verhalten bezw. ihre Ohnmacht gegen die Seeräuber mit der Erklärung, daß sie einem Zwange ihrer Herren und der Ritterschaft auf Öffnung ihrer Häfen zu Zwecken des Seekriegs hätten nachgeben müssen. Sie machten aber ihre wendischen Genossinnen, besonders Lübeck, geradezu verantwortlich für das allgemeine und das eigene Unglück, da sie nicht ernstlich bei Margrethe dem Kriege entgegenzuwirken versucht hätten. Sie verhehlten daher ihre Schadenfreude nicht, wenn lübisches Gut von ihren Freibeutern aufgebracht wurde, verweigerten geradezu Lübeck und auch Kampen die Herausgabe desselben. Ja, sie stellten sich dem Auslande gegenüber unumwunden als die wahren Verteidiger der hansischen Interessen hin, nannten die vollständige Eroberung des Nordens durch Margrethe einen für die Kaufmannschaft unverwindlichen Schaden.[2]) Die mecklenburgische Forderung aber, Handel und Verkehr nach den nordischen Reichen einzustellen, lehnten die Städte mit scharfem Widerspruche ab.

Margrethe schritt im Juni 1391 zu nachdrücklicher Belagerung Stockholms. Im August schuf eine mecklenburgische Flotte der Besatzung Erleichterung. Aber ausbrechende Hungersnot zwang beide Teile bald, einen Stillstand bis zum Juni 1392 abzuschließen. Verhandlungen, die im Oktober zwischen Margrethe und mecklenburgischen Unterhändlern in Nyköping stattfanden, verliefen ergeb-

---

[1]) Daenell, Hanse, S. 80, S. 123 Anm. 1.

[2]) HR. 1. VIII n. 946, IV n. 218 § 3, Korner, hg. von Schwalm, S. 337 f. § 1048.

nislos, weil die Mecklenburger am Besitze Stockholms und an den Ansprüchen auf Schweden festhielten. Doch wurde eine neue Tagfahrt auf den 9. Juni 1392 nach Falsterbo verabredet.[1]) Die Königin hoffte, dann endlich Stockholm ihr Eigen nennen zu können. In Mecklenburg dagegen setzte man kein allzu großes Vertrauen in den Kriegseifer Rostocks und Wismars. Wenigstens ward der Vorwurf des Verrats und der Bestechung gegen die Bürgermeister beider Städte, Johann van der Aa und Johann Tuckeswert, erhoben, die nach den Nyköpinger Verhandlungen in Begleitung Margrethes König Albrecht in Lindholm aufgesucht, um ihn vom Gange derselben in Kenntnis zu setzen, und von der Königin zwei Pferde als Geschenk empfangen hatten. Margrethe selbst suchte sie nachmals durch feierliche Erklärung von diesem Verdacht freizumachen. Aber das Volkslied gab ihm in dem Sang „van dem teldene perde“ (Zelter) Ausdruck.[2]) Die Nachteile aus dem aufgezwungenen Kriege waren allerdings namentlich für die regierenden Kreise beider Städte in vieler Hinsicht drückend genug.

Nicht zu Falsterbo, wie verabredet worden, sondern zu Wordingborg fanden am 9. Juni 1392 Verhandlungen statt. Auch die Hansestädte waren auf dem großen Hamburger Tage im November 1391 von den mecklenburgischen um Beteiligung an denselben ersucht worden, gingen jedoch aus ihrer Zurückhaltung nicht heraus, da sowohl ihre Auseinandersetzung mit Flandern sich nicht mit der erwarteten Schnelligkeit vollzog, wie auch die Aufmerksamkeit der wendischen Städte gerade lebhaft durch einen Verfassungskonflikt in Stralsund in Anspruch genommen war. Auch in Wordingborg schieden die Gegner ohne Eintracht. Ein Versuch der Königin, durch direkte Verständigung mit Albrecht selbst zu ihrem Ziele zu kommen, scheiterte an der Weigerung Mecklenburgs, den von der Königin eingeschickten, angeblich von König Albrecht genehmigten Vertragsentwurf gutzuheißen.

Somit trat wieder Kriegszustand ein. Margrethe hatte die kriegerische Energie Mecklenburgs unterschätzt. Wieder wurden seine Häfen den Vitalienbrüdern geöffnet, wieder die Neutralen vor dem Verkehr mit dem Norden gewarnt. Nicht mit Unrecht

[1]) Daenell, Hanse, S. 83, dagegen Koppmann i. Städtechron. 26 S. 42 Anm. 4, Girgensohn, Die skand. Pol. der Hanse, S. 108.

[2]) Korner, hg. von Schwalm, S. 336 Anm. 1.

warfen die Mecklenburger die Schuld an der Fortdauer des Krieges auf Margrethes Ländergier und Unersättlichkeit.

In weit höherem Grade schien es jetzt für die neutralen Mächte notwendig, Vorkehrungen zum Schutze ihres Seehandels vor den mecklenburgischen Kapern zu treffen. Schon wurde die lübische Bürgerschaft unwillig, daß der Rat bisher zu ihrem Schaden alle Schutzmaßregeln unterlassen hatte.[1]) Zur Zeit der Herbstfischerei 1392 plünderten die Vitalienbrüder im Sunde unterschiedslos dänische, preußische, lübische und andere Fahrzeuge. Kurz darauf erschienen sie in Stärke von 1500 Mann plündernd an den livländischen Küsten, ja um Ostern 1393 mit acht Schiffen und 900 schwergerüsteten Schützen zum erstenmal in der Nordsee; König Erich bot gegen sie im März die Norweger nach Opslo zum Schutze der Südküste auf; jene aber warfen sich in keckem Handstreich auf Bergen und plünderten es am 22. April.[2]) Andererseits suchte auch Margrethe seit 1392 mit Eifer sich zur See wehrhaft zu machen. Mit England schloß sie am 20. April 1393 einen Freundschaftsvertrag, der ihr die Erlaubnis gab, in Lynn drei große englische Kriegsschiffe mit Zubehör und Mannschaft gegen Mecklenburg zu mieten.[3])

Mit Bezugnahme auf die drohender gewordene Lage und auf die wachsenden Schädigungen schlug Lübeck Ende August 1392 den anderen Städten vor, die Fahrt in der Ostsee und nach der Nordsee künftig nur in Flotten von möglichster Stärke anzutreten. Aber erst auf dem Hansetage in Lübeck am 1. Mai 1393, nachdem der neutrale Seehandel weitere schwere Verluste erlitten hatte, wurde dieser Vorschlag zum Beschlusse erhoben. Holland stellte den Verkehr nach dem Norden und Preußen zeitweise völlig ein. Später versah der Graf seine Ostseeflotten mit Empfehlungsschreiben an die Kriegführenden. Da die mecklenburgischen Kaper darauf keine Rücksicht nahmen, ergriff er für Margrethe Partei und verfügte Vergeltungsmaßregeln gegen Angehörige Mecklenburgs. Dagegen nahmen die preußischen Schiffer immer augenfälliger gegen

[1]) Lüb. UB. V n. 188 Abschn. 2, vgl. Städtechron. 26 S. 396 § 2.

[2]) Diplom. Norveg. II n. 535, Hans. Gesch. Qu. VI n. 322 § 19, Girgensohn, Skand. Polit. der Hanse, S. 124.

[3]) Hans. UB. V n. 95, Rymer, Födera (Haager Ausg.) III p. IV S. 85f., doch vgl. Schädigungen von Engländern durch Dänen bei Walsingham in Script. rer. Brittan. 28, 1. II. S. 217 zu 1395.

Dänemark eine herausfordernde Haltung an. Im April 1393, als die Kriegführenden wieder vergeblich in Helsingborg tagten, glaubten die Mecklenburger den Dänen geradezu schon mit der feindseligen Stimmung der Preußen drohen zu können. Mit erbarmungsloser Grausamkeit bekämpften sich Seeräuber und Kauffahrer. Pardon wurde nicht gegeben, auch den adligen Räubern nicht, die man im Seeräuberschiff mitantraf. Gefangene Feinde wurden von den Vitalienbrüdern meist ohne Umstände ins Meer geworfen. Städtische Expeditionen dagegen führten ihre Menschenbeute wohl häufiger zur Hinrichtung in die Heimat, so die Stralsunder unter Karsten Sarnow 1391 ihrer 100 mecklenburgische Räuber, auch adlige darunter, in Tonnen verpackt, wie der lübische Chronist Hermann Korner berichtet. Die Köpfe der Hingerichteten wurden auf Stangen gespießt und am Fluß- oder Meeresufer zur Warnung aufgepflanzt. Das war Seeräuberrecht.[1])

Bald fünf Jahre dauerte nun schon dieser nordische Krieg und furchtbar waren seine volkswirtschaftlichen Wirkungen. Schwersten Schaden taten den gesamten Küstenlandschaften des Nordens die unberechenbaren, wiederholten Anfälle der Vitalienbrüder. Nyköping und Westerås in Schweden, Malmö und Helsingborg in Schonen, Swendborg auf Fünen sanken in Asche, Bergen wurde geplündert, Wisby erobert. Der Handelsverkehr mied den kriegsunsicheren Norden und seine Gewässer. Eine wachsende Preissteigerung der unentbehrlichsten Bedürfnisse, wie des Salzes, wovon der Scheffel in Ostgotland mit 4 M. bezahlt wurde, begann sich lähmend dort fühlbar zu machen.[2]) Unglückliche Witterung verschlimmerte die Lage. Die Ernten schlugen fehl, schon 1388/89 herrschte in Preußen und noch mehr in anderen Ostseeländern Teuerung; die Getreideausfuhr mußte vom Hochmeister verboten werden.[3]) Dürre und Nordwind ließen 1391 den Ernteausfall im ganzen Ostseegebiet noch viel trauriger werden. Auch die Truppen bei Stockholm litten Hunger.[4]) Schwer aber lastete auch auf den Trägern des

---

[1]) Städtechron. 26 S. 41, 62, HR. 1. IV n. 217 § 28, Korner, a. a. O. S. 339 § 1054, Hamb. Chroniken, hgg. v. Lappenberg, S. 242, Fock, Rügensch-pommersche Geschichten IV, S. 77 f.

[2]) Script. rer. Suecic. I, S. 30 zu 1392.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 158 u. Anm. 3. Der Scheffel Roggen galt 10—15 s., aber nach der Ernte von 1389 nur 3 s.

[4]) Script. rer. Prussic. III S. 170.

nordischen Außenhandels, den wendischen Städten, die allgemeine Stockung und Unsicherheit. Der Fang und Vertrieb des Herings verminderte sich stark unter dem Zwang der Lage, nicht erst infolge von Handelsverboten. Schon im Frühjahr 1392 war er nur schwer zu kaufen.[1]) In Magdeburg, so berichtet die dortige Schöppenchronik zum Jahre 1395, war während der letzten vier Jahre teure Zeit an Korn, Hering und allerlei Kaufmannschaft infolge des nordischen Krieges.[2]) Im Ordenslande Preußen wurde ebenfalls schon 1391 die Verminderung des Heringsfangs unbehaglich empfunden. Die Last Heringe, die in normalen Jahren in diesem Zeitraum etwa 8 M. lüb. galt, hatte nun dort einen Preis von 36 M. lüb.[3]) Wie weithin aber die Wirkung des großen Kriegs in bezug auf dies auch für Binneneuropa so wichtige Volksnahrungsmittel gespürt wurde, lehrt die Angabe einer so gut beobachtenden Quelle, wie es die Limburger Chronik ist. Hier im westlichen Mitteldeutschland, wo die große Flußverkehrsstraße des Rheins zusammentraf mit dem von Lübeck über Lüneburg und Göttingen nach Frankfurt führenden Wege, empfand man sehr schmerzlich die enorme Preissteigerung des Ostseeherings, der hier sogar 81 M. lüb. die Last kostete, und wußte man ebenfalls die Ursache derselben, den nordischen Krieg, sehr wohl.[4])

Voll gespannter Erwartung hingen alle Blicke an den Gegnern, die unnachgiebig einander gegenüberstanden. Da traten endlich 1393 die Hansestädte als Vermittler zwischen die ringenden Mächte.

Der Tod des jungen Olaf im Jahre 1387 war auch für die Hanse ein bedeutsames Ereignis. Schon seit 1380 waren ihre Handelsrechte in Norwegen unbestätigt und Mißachtungen ausgesetzt gewesen. Nun entbehrte auch ihr Handel mit Dänemark und Schonen seiner Rechtsgrundlagen. Und wenn sie sich auch darauf

---

[1]) Hans. UB. V n. 19, Städtechron. 26 S. 51.

[2]) Städtechron. 7 S. 294.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 160. Vgl. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 98.

[4]) Monum. Germaniae, Deutsche Chron. IV S. 82f. Kp. 157. Hier erwähnt eine Tonne Hering = 9 schwere Gulden; wenn diese Münze dem rheinischen Gulden gleichwertig, so ergibt das, die Last zu 12 Tonnen u. den rhein. Gulden nach einer Angabe von 1389 zu 12 s. lüb., für die Last 108 Gulden oder 81 M. lüb.

versteifte, daß diese Privilegien ihr für ewige Zeiten verliehen seien, so bedurften sie doch bei jedem Thronwechsel nach der allgemeinen Rechtsanschauung einer Bestätigung durch den neuen Herrscher, und das war mehr als eine Formfrage. Der Sturz der Mecklenburger in Schweden entzog ihrem Handel auch dort den Rechtsboden. In allen drei nordischen Ländern, einem Hauptgebiet gerade des wendisch-lübischen Handels, entbehrte so der Verkehr der Städte staatsrechtlicher Sicherung. Wiederholte und mannigfache Klagen und Forderungen, die von den Hansetagen seit 1388 an die Königin gerichtet wurden, legen davon beredtes Zeugnis ab. Namentlich gab die Handhabung des Strandrechts durch die Großen und die Königin den Preußen wieder und wieder Anlaß zu den bittersten Beschwerden und Ausfällen. Neue Verkehrs-, Fischerei-, Zollabgaben auf Schonen, Beeinträchtigungen der Städte in der Ausnutzung ihrer Fitten kamen hinzu. Von einem Entgegenkommen der Königin gegen die Wünsche der Städte aber verlautet nichts.

Denn die Aufmerksamkeit der Städte war aufs stärkste gefesselt in England, Flandern, Holland und Nowgorod. Auch hier galt es, dem Handel seine alten Grundlagen zu sichern. In einmütigem Zusammenhalten, in nachdrucksvollem Vorgehen Zug um Zug erreichten sie ihr Ziel in England 1388, in Flandern und Nowgorod 1392. Auch der Verfassungskampf in einem so angesehenen, in den politischen Beziehungen zum Norden nächst Lübeck wichtigsten Bundesmitgliede, wie Stralsund, war zur selben Zeit, erfolglos für die Elemente des Umsturzes, beendet worden. Nun erst wagte die Hanse, die erfolgreiche Einmütigkeit, die ihr im Westen den Sieg errungen hatte, und den großen moralischen Eindruck, den die Demütigung Flanderns überall machte, zur Friedensstiftung auch im Norden zu verwerten. Daß die Hanse selbst eine Schwenkung der Front von den wendischen Städten erwartete, erhellt aus der Haltung der westlichen Genossinnen.[1] Süderseeische, holländische und seeländische Städte waren seit dem Sommer 1386, seitdem die wendischen zugunsten dringenderer Aufgaben ihre Interessen im Norden bis auf weiteres zurückgestellt hatten, nicht mehr auf Hansetagen erschienen. Auf der hansischen Maiversammlung 1393 waren sie zum ersten Male wieder vertreten, um fortan für eine Reihe von Jahren, solange die nordischen Fragen wieder im Vorder-

[1]) Vgl. zum folgenden Daenell, Hanse, S. 94ff.

grunde der hansischen Tätigkeit standen, rege Teilnehmer der hansischen Tagfahrten zu sein.

Am 22. Juli 1393 verbot der Hansetag zu Lübeck auf Vorschlag Rostocks und Wismars die bevorstehende Schonenfahrt, doch gestattete er den Dänen, Hering zum Verkauf in die Hansestädte zu bringen. Zugleich bot er den streitenden Mächten die Vermittlung der Hanse an. Beide entgegneten mit Einladungen an die Städte zu den untereinander für den September nach Falsterbo verabredeten Verhandlungen. Vor der erwachenden Energie der Städte wich die Königin zurück. Der Verlust der schonischen Zolleinnahmen infolge der Einstellung der Schonenfahrt war ein harter Schlag für sie. Auch mochte sie endlich einsehen, daß ihre kriegerischen Kräfte sich nutzlos verbrauchten und sich zu erschöpfen begannen, daß weder die Gewinnung Stockholms noch die Niederwerfung Mecklenburgs zu erhoffen war. Auch der Preis, den die Hanse für ihre Tätigkeit in Rechnung stellen würde, konnte ihr nicht unbekannt sein: die Bestätigung ihrer Privilegien in Dänemark-Schonen, Norwegen und Schweden.

Die ersten Verhandlungen, die unter vermittelnder Teilnahme wendischer und preußischer Städte sowie Kampens im September und Oktober 1393 in Falsterbo geführt wurden, brachten noch durchaus keine Klärung in die Lage. Zwar Herzog Johann II. unterwarf sich sofort der Entscheidung der Hanse, Margrethe aber nur bedingungsweise: „al des se mit eren don mochte". Da wiesen die Vermittler einen Weg: König Albrecht sollte auf zwei bis drei Jahre in Freiheit gesetzt, Stockholm vier von beiden Parteien aus ihren Räten zu wählenden Personen in Verwahrung gegeben werden; einigten sich beide während dieser Frist nicht, so sollte entweder Albrecht in die Gefangenschaft zurückkehren und Stockholm dann wieder an Mecklenburg, oder wenn Albrecht dies nicht tue, an die Königin fallen. Aber wie hätte die Verwaltung der Stadt durch die vier Räte geregelt werden sollen? Herzog Johann tat den natürlichsten Vorschlag, die Stadt den Vermittlern, den Hansestädten, zu überantworten, von ihnen die Ausführung aller beiderseitigen Verpflichtungen gewährleisten zu lassen. Jedoch die Königin suchte Aufschub, denn jener Vorschlag nahm ihr die Aussicht, den über Mecklenburg gewonnenen Erfolg bis zum äußersten auszunutzen. Noch einmal griff sie zu den Waffen. Im Vertrauen auf das feste Eis des nordischen Winters unternahm sie

einen großen Angriff auf Stockholm. Umsonst, denn auch Mecklenburg raffte sich zu einer verzweifelten Kraftanspannung auf. Wider Erwarten der Dänen brach das Eis in den Schären, das die mecklenburgische Proviant- und Unterstützungsflotte, die aus dem Wismarer Tief hinaufgeeilt war, gefesselt hatte, durch Tauwetter auf, und die acht großen Schiffe erzwangen sich in heißem Kampf mit den Belagerern die Einfahrt in den Hafen. Die Hoffnung, Stockholm zu erobern, mußte Margrethe nun aufgeben.

Die Verschleppungspolitik der Königin und die unablässigen Schädigungen des Handels erbitterten die Städte aufs äußerste. Der Hansetag, welcher im März 1394 in Lübeck, besandt von wendischen, pommerschen, preußischen, livländischen und westlichen Seestädten, von Herzog Johann und Boten Rostocks und Wismars, stattfand, schlug eine gewaltige Flottenrüstung vor. 36 Koggen und 4 Rheinschiffe, dazu die nötigen Schuten und Schnicken, mit insgesamt 3500 Mann Besatzung sollten sich im Sunde nach Pfingsten vereinigen, die Flotte der Nordseestädte als Schutz für die aus dem Westen nach der Ostsee bestimmten hansischen Handelsschiffe, die Ostseeflotte für die nach Flandern und England segelnden. Unzweifelhaft waren Lübeck und Stralsund die Antragsteller, und Großes bezweckten sie mit dem Plane. Den mecklenburgischen Seeräubern konnte er ebensowohl gelten, wie eine drohende Demonstration gegen die Königin beabsichtigen, mit der man einen neuen Schiedstag im Sunde für den 24. Juni verabredet hatte.

Aber auch im Hinblick auf den Orden war der Rüstungsplan bedeutsam. Am 30. November 1393, vier Monate nach dem Ableben des schlaffen Konrad von Wallenrod, hatte der energische Großkomtur Konrad von Jungingen den hochmeisterlichen Stuhl bestiegen. Schnell schien der neue Meister mit der bisher von der Ordenspolitik beobachteten Zurückhaltung ein Ende machen zu wollen. Ende Dezember schlug er seinen Städten ein Bündnis mit Mecklenburg vor, um von Dänemark den so oft vergeblich geforderten Schadenersatz zu erzwingen, sowie eine Inpfandnahme Stockholms von Mecklenburg und die Auslegung des Lösegelds für König Albrecht; aber auch die Möglichkeit faßte er ins Auge, daß die wendischen Städte diesen Zielen hindernd in den Weg treten würden. Wohlbewußt war sich Jungingen des Neuen und Unerhörten, das er plante. Seine Städte aber stellte er damit vor die schwie-

rigsten Fragen, entweder den Leitsatz ihrer Politik, die unter allen Umständen die Vermeidung kriegerischer Verwicklungen forderte, aufzugeben, oder sich den Wünschen ihres Landesherrn zu widersetzen. Sie wählten beides. Die Versuche des Meisters, sie von der Politik der Hanse zu trennen, lehnten sie rundweg ab und brachten damit seinen ersten Plan, Einfluß auf die Regelung der nordischen Frage zu gewinnen, zu Falle. Aber sie taten noch mehr. Denn besorgt vor der drohenden hansischen Seerüstung und hoffnungsvoll gemacht durch die Absichten des Hochmeisters suchte sich Mecklenburg ihm im Mai 1394 in die Arme zu werfen. Kriegshilfe, Übernahme der Vermittelung, Abhaltung der preußischen Städte vom Beitritt zur großen Seewehr begehrte es vom Orden. Unfroh ward die mecklenburgische Gesandtschaft von den preußischen Städten begrüßt, weil sie kam, Zwietracht innerhalb der Hanse zu säen. In Danzig mußte sie von der Ordensbehörde und vom Rate vor Tätlichkeiten der Bürger geschützt werden. Doch erreichte Mecklenburg in lebhaften Verhandlungen, daß der Hochmeister wenigstens die Beteiligung an dem bevorstehenden Schiedstage durch eigene Boten des Ordens zusagte, und daß die preußischen Städte, wenn sie auch die weitergehenden Werbungen Mecklenburgs zum Scheitern brachten, doch für ratsamer hielten, ihre Teilnahme an der großen Seewehr aufzugeben.

Diese brachten sie dadurch allerdings zu Falle. Nur Kampen und die livländischen Städte verharrten an der Seite Lübecks und Stralsunds, und diese beiden Städte erhöhten, um den Ausfall an Wehrkraft zu decken, ihre eigene Rüstung. Mit imposantester Entfaltung seiner eigenen Seemacht gedachte Lübeck seine Ratsboten zu dem Schiedstage in den Sund zu senden. Aber schließlich waren es doch zur Entrüstung der lübischen Bürgerschaft statt der mit ihr vom Rate vereinbarten zehn Kriegsschiffe nur vier, die im Juli die lübischen Boten nach Helsingborg geleiteten, während die andern Schiffe untätig im Hafen lagen und der Kaufmann weiteren Beraubungen auf See ausgesetzt blieb.[1]) In Helsingborg äußerte sich denn auch der Übermut der Dänen in blutiger Tat. Bei einer Schlägerei zwischen Dänen und Deutschen wurde einer der Hauptunterhändler, der hochverdiente Stralsunder Bürgermeister

[1]) Städtechron. 26 S. 394, Lüb. UB. V n. 188, Daenell, Gesch. der Hanse, S. 114 u. Anm. 3.

Gregor Schwerting, als er Frieden stiften wollte, von einem Dänen erschlagen. Doch gelang es den Städteboten in Helsingborg, die Königin einen weitern Schritt zurückzudrängen und zur Anerkennung der Hansestädte als künftiger Pfandherren Stockholms zu bewegen. Meklenburg war durch den Ausfall der Verhandlungen befriedigt, und so konnten die Städte wagen, noch für diesen Herbst die Schonenfahrt wieder freizugeben. Als aber in Helsingborg die preußischen Boten der Königin die oft schon von preußischer Seite erhobenen Klagen über fortdauernde Schädigungen der Ihrigen in dänischen Gewässern und an dänischen Küsten wieder vortrugen und Befriedigung forderten, wurden sie von ihr kurz abgewiesen: „sy hadde ze dar umme nicht geladen".[1])

Zum Vollzug der Vertragsentwürfe war in Helsingborg eine Tagfahrt nach Alholm auf den 1. November anberaumt worden. Sofort hatte Mecklenburg abermals eine Gesandtschaft nach Preußen geschickt, den Rostocker Ratsnotar Konrad Römer, der dringend und erfolgreich um Besendung der neuen Tagfahrt warb, da Mecklenburg sich von den Preußen des meisten Wohlwollens versehe und Stockholm niemandem lieber in Pfand gebe als ihnen.[2]) Jedoch die Boten, die daraufhin der Orden und seine Städte entsandten, wurden unterwegs von Herzog Wartislaw von Stolp gefangen, dadurch die Abhaltung der Alholmer Tagfahrt vereitelt und dieselbe auf den 23. April 1395 nach Skanör-Falsterbo verlegt. Dort kamen im Mai zusammen Herzog Johann mit seinen Räten, Königin Margrethe mit den ihrigen, Gesandte des Hochmeisters, die auch für Reval mitbevollmächtigt waren, und Boten von Danzig, Thorn, Elbing, Lübeck und Stralsund, an ihrer Spitze Heinrich Westhof und Wulf Wulflam. Die Versammlung wurde nach dem Lindholm verlegt. Bis zum 17. Juni wurde sie über die Stillstandsbedingungen auf der Grundlage der in Helsingborg 1394 getroffenen Verabredungen einig: Auf drei Jahre, bis zum 29. September 1398, sollte König Albrecht nebst seinen Mitgefangenen in Freiheit gesetzt werden,

---

[1]) Der Schaden der Preußen durch die Dänen betrug nach HR. 1. IV n. 154 § 3—6, 185 § 9, 10, wozu n. 236 IV § 15, 290 § 7, über 80000 M. preuß. (1 M. preuß. nach n. 154 § 4 = $^1/_4$ ℔. grote). Der Schaden der Livländer durch die Mecklenburger betrug nach n. 640 bis Anfang 1394 über 22000 M. lübisch; das war aber nur ein Teil.

[2]) Vgl. den von Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 106ff. veröffentlichten Bericht K. Römers.

mit Ablauf dieser Frist entweder 60000 M. Silber in lübischer Münze bezahlen oder mit den Seinen in die Gefangenschaft zurückkehren oder Stockholm der Königin überliefern; diese Stadt sollte derweile von den Bürgen des Königs und der Verträge, den sieben Städten Lübeck, Stralsund, Greifswald, Thorn, Elbing, Danzig und Reval, in Verwahrung genommen werden. Rostock, Wismar und Stockholm, die drei Hauptstädte Mecklenburgs, traten der Bürgschaft bei. Die mecklenburgischen Ansprüche an die schwedische Krone aber blieben in Kraft, und Wisby, das die Mecklenburger erobert und seit 1394 zu einem Hauptstützpunkt ihrer Seeunternehmungen gemacht hatten, blieb in ihren Händen, während im übrigen die Insel Gotland der Königin zugesprochen wurde.

Viel Mühe und diplomatisches Geschick hatten die Städteboten aufwenden müssen, ehe Margrethe diesen Vertrag genehmigte, der doch in vier wesentlichsten Punkten hinter dem zurückblieb, was sie 1389—1393 zu erreichen gehofft hatte, d. h. ehe die Städte die Vermittlung übernahmen. Unter dem Einflusse der Stimmung seiner Bürgerschaft und der allgemeinen Meinung hatte der lübische Rat in diesem Jahre größern Nachdruck entfaltet; die gewaltige Rüstung von 20 Koggen, die Lübeck im Juni auslaufen ließ und die in der Erinnerung der Bürger als „die große Wehr" fortlebte, war wohl auch bestimmt, noch einen letzten Druck auf die Entschließungen der Königin auszuüben, wie es schon 1394 hätte geschehen sein sollen.[1])

Am 31. August 1395 wurde Stockholm von Herzog Johann den städtischen Kontingenten übergeben. Rat und Gemeinde leisteten den sieben Städten die Pfandhuldigung. Die Besatzung bestand aus 140 Mann, in deren Gestellung und Unterhalt sich die drei wendischen Städte einer-, die preußischen und Reval andererseits teilten. Der Hauptmann der lübischen Truppe war der nachmals so berühmt gewordene Jordan Pleskow.[2])

Am 26. September 1395 fand in Helsingborg in glänzender Zusammenkunft der allerseits Bevollmächtigten die Auswechselung der besiegelten Verträge statt. Nun endlich stand der Freilassung

[1]) Lüb. UB. V n. 188, Städtechron. 26 S. 394 § 3, vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 124 u. Anm. 1.

[2]) Über die Besetzung Stockholms während der drei Jahre in ihren Einzelheiten vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, Beilage S. 194 ff.

König Albrechts aus der fast sechs Jahre lang erlittenen Gefangenschaft nichts mehr im Wege.

Der Kriegszustand war beseitigt. Die gestörten Handelsverbindungen der Städte konnten wieder geordnet und belebt werden. In der Besetzung Stockholms gewährleisteten die Hansestädte den Frieden der Mächte für die nächsten drei Jahre und besaßen sie zugleich das Unterpfand, um die endgültige Bestätigung ihrer nordischen Privilegien zu erreichen, zunächst aber Rücksichtnahme auf dieselben mit mehr Nachdruck begehren zu können. Daß sie deren urkundliche Bekräftigung nicht schon im Anschlusse an die Regelung der mecklenburgisch-dänischen Frage forderten, beweist ihr diplomatisches Verständnis; der Bogen durfte nicht überspannt werden. Sie hatten es verhindert — wendische und preußische Städte gemeinsam —, daß der Orden Einfluß auf die hansische Politik und den neuen Pfandbesitz gewann.[1]) Sie hatten sich als die ausschlaggebende Macht unter den Ostseemächten wieder bewährt, seitdem sie 1393 sich der Bearbeitung dieses Feldes ihrer politischen und handelspolitischen Interessen wieder unterzogen hatten. Wieder hielten die Städte 1395—1398 die Entscheidung über die Machtverhältnisse der Ostseestaaten in ihrer Hand, eine Stellung, die kaum minder bedeutend und eindrucksvoll ist, als die Periode ihrer Stellung am Sunde von 1370—1385. Die Wunden zu heilen, die ein mehr als sechsjähriger Krieg ihrem Handel in den verschiedenen Richtungen, besonders im Norden selbst geschlagen hatte, die volle Sicherheit des Seeverkehrs wiederherzustellen durch eine Säuberung der Meere von den Seeräubern, das mußte für die Städte die Sorge der nächsten Zukunft sein.

Der Abschluß des Stillstands nahm den Seeräubern ihre Daseinsberechtigung. Nach den Vereinbarungen der Städte mit beiden Parteien in Falsterbo-Lindholm sollte bis zum 25. Juli die Einberufung der Auslieger erfolgen. Aber ganze Scharen derselben zogen es vor, andere Schauplätze der Tätigkeit zu suchen, räumten die Ostsee und nisteten sich in den friesischen Küstenlandschaften ein, wo sie in den inneren Fehden, die nur selten ruhten,

---

[1]) Anders hier wie auch sonst über den Einfluß des Ordens auf den Gang der Ereignisse Girgensohn, Die skand. Pol. d. Hanse, passim, bes. S. 183 u. Anm.

und in dem holländisch-friesischen Kriege, der eben begann, allen Parteien als Helfer sehr willkommen waren. Auch hier aber waren sie eine dauernde Bedrohung für den hansischen Seeverkehr nach dem Westen. Im Herbste 1395 warfen sie sich abermals auf Bergen, und diesmal entging auch die hansische Niederlassung nicht der Verwüstung, weil ihre Mitglieder in Verbindung mit den Bergener Bürgern die Räuber hatten abwehren wollen. Aber auch in der Ostsee blieben große Schwärme. Nur wichen sie, da Mecklenburg ihnen den Rückhalt entziehen mußte, aus den belebtesten südlichen Meeresteilen zurück in die schützenden Insel- und Schärengewässer zwischen Finnland und Schweden, wo sie bei den dortigen Großen mecklenburgischer Parteifarbe gesicherte Aufnahme fanden. Der Pfandbesitz Stockholm und der Seeverkehr in der nördlichen Ostsee blieben von ihnen beunruhigt.

Zum großen Ärger der lübischen Bürgerschaft hatte die gewaltige Flotte von 20 Friedekoggen 1395 im Gegensatze zu den Stralsunder Schiffen erfolglos bis in den Oktober in der See gekreuzt. Für 1396 kam eine Befriedung der Ostsee durch Lübeck, Stralsund, Kampen und die preußischen Städte mit 11 Schiffen und 1000 Mann zustande.[1]) Die Handelsschiffe aber fuhren nach strengen Bestimmungen in Flotten vereinigt. Die so naheliegende Verbindung der Städte mit der Königin zu gemeinsamer Befriedung des Meeres aber wurde vereitelt durch die Weigerung des Ordens und seiner preußischen Städte. So gingen beide Mächte gesondert vor; auch die Königin bot ihre Untertanen zum Schutz ihrer Küsten und des Kaufmanns auf. Zwei dieser nordischen Friedeschiffe, die von Kalmar ausgelaufen waren, fielen im Juli 1396 bei Gotland der lübisch-preußischen Friedeflotte, die von Hela gekommen war, in die Hände. Es waren charakteristische Vorgänge, die sich dabei und im Anschlusse daran abspielten! Die erbitterten Preußen stürzten sich sofort auf die Nordländer und erklärten sie für die gesuchten Seeräuber. Erst nach heftigem Wortwechsel, der bis zu Tätlichkeiten ausartete und wiederholt den Lübeckern die Schmähung als Dänen und Dänenfreunde eintrug, — „gi van Lubeke, gi zynt Densch! Sla doet de vorreder van Lubeke, wente ze hebben den Denschen got! Gi holdent mit

[1]) Dies ist die i. Städtechron. 26 S. 394 § 4 zu 1397 berichtete Seewehr, vgl. HR. 1. IV n. 375 die Übereinstimmung der Namen der Führer.

den Denen unde syn unser rechte vorreders“![1]) — gelang es den Preußen, die zaudernden Lübecker zur Teilnahme am Kampfe zu reizen. Die Schiffe wurden verbrannt, die Mannschaft nach Wisby geführt, hier in unordentlichem und übereiltem Verfahren von den Mitgliedern der Flotte und den anwesenden preußischen, holländischen und Dortmunder Kaufleuten für Seeräuber erklärt und — gegen 80 Mann, Ritter, Knappen, Ratsherren und Bürger von Kalmar — über Bord in die See geworfen. Dann nahm die Flotte ihren Weg über Bornholm, Moen, Hiddensö, Warnemünde, Golwitz, Lübeck, Dragör, an der schonischen Küste entlang bis Sömmershavn und wieder über Bornholm nach Wisby. Die Aufregung im Norden, als die Tat bekannt wurde, war groß. Der Hochmeister zog sich mit Hinweis auf die Doppelstellung seiner Städte aus der peinlichen Angelegenheit und erklärte die Hanse für einzig und allein verantwortlich. Aber eine Trübung des Verhältnisses zwischen der Königin und den Städten trat gleichwohl nicht ein. Die Königin wußte, eifrig beschäftigt mit der Verwirklichung ihrer großen skandinavischen Pläne, das gute Einvernehmen mit den Städten ganz besonders damals zu schätzen.

Ereignisse, die bis hoch ins 16. Jahrhundert hinein für die drei skandinavischen Völker wie für das gesamte Verhältnis der Ostseemächte, auch für die Stellung der Hanse und Lübecks von hervorragender Bedeutung geworden sind, wurden im Norden vollzogen. Im Januar 1396 ließ Margrethe ihren Großneffen Erich von den Dänen, im Juni auch von den Schweden zum Könige wählen. Jedoch blieb sie selbst die ausschlaggebende Persönlichkeit in der Lenkung des Reichs und seiner Politik. Ihr nächstes Ziel war, die neue Personalunion der drei Völker nach Inhalt, Form und Umfang staatsrechtlich festzulegen. Im Anschluß an Erichs Krönung zum Schwedenkönige verhandelte sie darüber mit Räten der drei Reiche seit dem 17. Juni 1397 in Kalmar. Das Ergebnis langwieriger Beratungen war das auf uns gekommene Dokument vom 20. Juli.[2]) Es besagte die Herstellung einer ewigen Vereinigung der drei Völker unter einem von allen drei

[1]) HR. 1. IV n. 552 § 3, 6, 9. Doch ist es vielleicht zu beachten, daß diese Vorwürfe angeführt sind in der lübischen Rechtfertigungsschrift für Margrethe.

[2]) Zum Datum vgl. Rydberg, Traktater, II S. 563 Anm. *.

Reichen zu erwählenden Oberhaupte zu gemeinsamer gegenseitiger Hilfeleistung, einheitlicher äußerer Politik und gemeinschaftlicher Aufrechterhaltung des Landfriedens. Jedem Reiche blieb sein besonderes Recht ausdrücklich vorbehalten. Dies Ergebnis der Beratungen aber bedeutete keineswegs die sichere Grundlage einer bleibenden Union. Mit der Bestimmung über die Wählbarkeit des Herrschers majorisierten Schweden und Dänen das Erbreich Norwegen. Kein norwegischer Reichsrat untersiegelte denn auch das Dokument. Welche Dauer aber war andrerseits der Union in Aussicht gestellt, wenn sie schon in der zweiten Generation durch Zwiespalt über die Person des gemeinsamen Herrschers in Frage gestellt werden konnte? Der wesentlichste Punkt der Unionsbegründung nach Margrethes Idee, die dauernde Vereinigung des Nordens durch einheitliche Regelung der Nachfolge, war nicht erreicht. Unbefriedigt ließ die Königin es bei dem Entwurf bewenden.[1]) Auch in dieser Sache mochte sie hoffen, bei späterer Gelegenheit mit besserem Erfolge auf ihre Pläne zurückzukommen. Viel wesentlicher war es, daß sie praktisch die Union ihren Völkern selbstverständlich zu machen wußte.

Keinerlei Eingriff anderer Mächte hatte die Königin in ihren großskandinavischen Plänen gestört. Der deutsche Orden war durch die Feindschaft Polens und in Livland durch den Kampf mit den geistlichen Stiftern Riga und Dorpat um die seit lange streitige Frage der Oberhoheit über sie bis 1397 stark in Anspruch genommen. Die Hanse stand unter Leitung Lübecks in wohlwollender Neutralität der Königin gegenüber. Schweigend gingen die hansischen Tagfahrten dieser Jahre über die im Norden sich vollziehenden Veränderungen hinweg.

Dagegen beantwortete Mecklenburg die Verletzung seiner Ansprüche auf Schweden mit Krieg. Aber wie wollte es einen Krieg mit Aussicht auf Erfolg führen, da das Land erschöpft war, da Albrecht sich bei der Hanse und selbst bei dem oft von seinen Vertretern umworbenen Orden allen politischen Kredit durch seine Umtriebe gegen Lübeck, Hamburg und Lüneburg in ihrem Kampf gegen die Herzöge von Lüneburg 1396 und 1397 und durch die Beteiligung mecklenburgischer Fürsten und Vitalienbrüder am Kampf

[1]) Vgl. Erslev, Dronning Margrethe, S. 230ff., u. Rydberg, Traktater, II S. 567ff. über die Begründung der Union.

gegen den Orden in Livland[1]) verdorben hatte? Dazu kam zum Überfluß noch, daß ungehindert in Wisby, im Norden der Ostsee, in allen mecklenburgischen Häfen die Vitalienbrüder wieder ein- und ausfahren durften. Die Ablenkung Lübecks und des Ordens von der See aber gab Mecklenburg Freiheit zu handeln. Der junge Erich, der Sohn des gewesenen Schwedenkönigs, ging nach Wisby, eroberte die ganze Insel und sammelte von allen Seiten die Vitalienbrüder. Aber ein Überrumpelungsversuch Stockholms mit einer Flotte von 42 Fahrzeugen und 1200 Mann mißglückte Ende Juni 1397. Kaum einen Monat danach starb „König" Erich, und nun begannen die sich selbst überlassenen Vitalienbrüder wieder in entsetzlicher Zügellosigkeit zu hausen. Unfähig waren König Albrecht und Herzog Johann sie zu lenken. Als es dem Orden 1397 gelang, die Vitalienbrüder wieder aus Livland zu entfernen, als diese teils auf Gotland, teils bei den Wolgaster und Stettiner Herzögen im Neuen Tief und in der Peene Aufnahme fanden, sahen die Hanse und der Orden dank der ruhestörenden Tätigkeit Mecklenburgs von allen Seiten wieder ihren Handelsfrieden zur See aufs schwerste gefährdet. Aber auch jetzt scheiterte ein Zusammengehen der nordischen und hansischen Macht zur Befriedung der See an dem unüberwindlichen Mißtrauen der preußischen Städte gegen die Königin. In Verbindung mit dem Hochmeister sandten diese im Hochsommer 1397 ihre Friedekoggen in die Schlupfwinkel der pommerschen Küste und übten blutige Vergeltung an den Räubern für erlittene Verluste. Immer eindringlicher forderten die Zustände auf der Ostsee ein radikales Eingreifen der interessierten Mächte.

Näher und näher aber rückte die Entscheidung über das Schicksal Stockholms. Am 12. April 1398 vereinigte ein Hansetag in Lübeck wendische, pommersche, preußische, livländische und sächsische Städte. Die süderseeischen hatten wegen allgemeiner Bedrohung durch die Vitalienbrüder der Nordsee die Besendung ablehnen müssen. Die Versammlung schlug der Königin, mit der Wulf Wulflam schon im Herbste 1397 im Auftrage der Städte deswegen verhandelt hatte, eine Tagfahrt auf den 24. Juni in Kopenhagen vor. Als Gegenstände der Beratung beschloß sie: die

---

[1]) Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 180ff., 134ff., Erslev, Margrethe, S. 206f. Der junge Albrecht von Mecklenburg war schon Ende 1395 in Dorpat, vgl. Hans. UB. V n. 214.

endliche Feststellung eines angemessenen Bergelohns für schiffbrüchige Güter in den drei Reichen, die Befriedigung der städtischen Schadenersatzansprüche, die Erledigung des Kalmarer Streitfalls und die Bestätigung der nordischen Privilegien der Hanse.[1]) König Albrecht wurde von den Städten wiederholt ersucht, sich rechtzeitig, d. h. nach dem Lindholmer Vertrage bis zum 2. Juni zu erklären, welche der in demselben gestellten Bedingungen er erfüllen werde. Das war jedoch noch nicht geschehen, als am 1. August 1398 die Vertreter von Thorn, Elbing, Danzig, Dorpat, Greifswald, Stettin, Stralsund und Lübeck und des Ordens in Kopenhagen zusammentraten.

Die Versammlung stand unter dem Eindruck einer ganz neuen Wendung im Kampf der Mächte um die Ostseeherrschaft. Denn kurz nach Mitte März 1398 war eine in aller Stille schnell, aber trefflich gerüstete Ordensflotte von Danzig her vor Gotland erschienen, hatte ein Kriegsheer und Belagerungsgeschütze gelandet, am 5. April Wisby zur Kapitulation gezwungen, und schnell waren die anderen Raubnester der Insel gefallen. Der Hochmeister besetzte, was Margrethe als ihr Eigen und als ein Erbe ihres Vaters ansprach. Es mußte ihm gerade jetzt von höchstem Werte sein, daß Stockholm nicht in Margrethes Hände überging, und wie 1385 gegenüber den Sundschlössern waren die preußischen Städte sehr geneigt, der Herausgabe der Festung Schwierigkeiten in den Weg zu legen, fügten sich aber auch diesmal schließlich dem Willen der wendischen Städte.

Margrethe schob natürlich sofort die Stockholmer Frage in den Vordergrund der Verhandlungen. Mit Mühe setzten die Städteboten einen Aufschub bis zum 25. August durch, um Albrechts endgültige Entscheidung durch Wulf Wulflam einzuholen, ob er bis zum 29. September das Lösegeld in Helsingborg bezahle oder andernfalls in die Auslieferung Stockholms an die Königin willige. König Albrecht bat die Städte durch ihren Boten, sein Bestes wahrzunehmen, so lautete der klägliche Verzicht Mecklenburgs auf den Rest seiner Großmachtspolitik. Da wurden sich die Städteboten in Kopenhagen schnell schlüssig, Stockholm der Königin zu übergeben. Als Gegengabe bestätigte König Erich in drei Urkunden die gesamten Privilegien der deutschen Hanse für Dänemark-Scho-

[1]) HR. 1. IV n. 445, 469 § 2.

nen, Norwegen und auch Schweden. Rostock, Wismar und Wisby wurden vom Mitgenusse derselben ausgeschlossen, bis sie sich mit dem Norden auseinandergesetzt hätten. Der Stadt Stockholm und ihrem Kaufmannsstande wurden alle Privilegien in Schweden vertragsmäßig von dem neuen Herrscher bestätigt. Von den andern städtischerseits beschlossenen Beratungsgegenständen wurden nur die Schadenersatzansprüche der Preußen an den Erzbischof von Lund erledigt. Die bekannten Namen Heinrich Westhof und Wulf Wulflam standen an der Spitze der Städteboten; der Gesandte Thorns, Heinrich Hetfelt, ein in den hansischen Verhandlungen dieses Zeitraums ebenfalls hervorragender Mann, starb dort gegen Ende August.

Am 29. September 1398 hielt Margrethe ihren Einzug in Stockholm. Der Kampf um Schweden war beendet. Mit Nachdruck erzwang sie bis zum Frühjahr 1399 nun auch in Nordschweden und Finnland ihrer Herrschaft Anerkennung. Vom Nordkap bis zur Eider, von der Nordsee bis zur Newa gebot nur ein Wille.

Der Erfolg der lübisch-hansischen Diplomatie, der vorsichtig und in langem Zeitraume vorbereitet und schließlich durch das Vorgehen des deutschen Ordens gegen Gotland wahrscheinlich nicht unwesentlich gefördert worden war,[1]) stand doch außer Frage und war etwas wesentlich anderes als der stille, ruhm- und gewinnlose Verzicht auf die schonischen Pfandschlösser 1385. Die Kosten der Verwaltung Stockholms, soweit sie den städtischen Kassen zur Last fielen, waren allerdings hoch, nämlich etwa 24000 M. lübisch, viel höher als die Städte im voraus veranschlagt hatten.[2]) Beide Male hatten die Hansestädte die Möglichkeit besessen, der Ausbreitung der dänischen Macht Schwierigkeiten in den Weg zu legen, beide Male aber sich vor drohenden Verwicklungen der Ostseemächte zurückgezogen. Ausschlaggebend war beide Male die Haltung Lübecks für die Städte gewesen. Gewiß schien die innere politische Lage, namentlich in Lübeck, eine zurückhaltende äußere Politik zu rechtfertigen. Die Behauptung der politischen Machtstellung forderte wachsende Ausgaben, erhöhte die Schulden, nötigte

[1]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 76, ders. in der Deutsch. Litt. Ztg. 1898 Spalte 1403.

[2]) Daenell, Gesch. d. Hanse, Beilage, S. 207 ff., vgl. Städtechron. 26 S. 404 § 7.

die Städte zu vermehrter Anspannung der Steuerkraft ihrer Bürger. Mit ernster Sorge schauten die lübischen Staatsmänner vorwärts. Aber dies allein erklärt nicht die Haltung Lübecks und der wendischen Städte in einer von Anfang an so folgenschweren Entwicklung, wie es die allmähliche Begründung der skandinavischen Union war. Die politische Überzeugung der wendischen Staatsmänner mußte hinzukommen, daß unter den gegebenen Verhältnissen das wirtschaftliche und politische Heil der Städte in der Förderung der dänischen Macht zu suchen sei. Leicht war es, diese Überzeugung und die darauf sich gründende politische Freundschaft der lübischen und stralsundischen Staatsmänner mit Margrethe, der wiederholt auch ein privater Charakter nicht fehlte, als persönliche Nachgiebigkeit, als charakterlose Dänenfreundlichkeit, als Verrat an den wahren Interessen der Hanse und der eigenen Städte zu verschreien. Und reichlich geschah dies während des letzten Jahrzehnts von mecklenburgischer und preußischer Seite, aber auch von seiten der eigenen Bürger beider Städte. Diese Überzeugung der wendischen Ratspolitiker war nicht erst erwachsen seit der Regierung Margrethes, sie hatte bereits im Augenblicke des höchsten städtischen Triumphs über Dänemark 1369 der Zertrümmerung des Reichs durch die fürstlichen Mächte mit einer für fernerstehende Zeitgenossen unbegreiflichen politischen Mäßigung vorgebeugt.[1])

Nach den Anschauungen der wendischen Staatsmänner war die nordische Union ein Vorteil auch für Lübeck und die Hanse. Der Chronist Korner läßt Margrethe die Union zustande bringen „mit Rat und Hilfe der Seestädte und besonders der Stadt Lübeck, deren Bürgermeister Heinrich Westhof den Hauptanteil daran trug“.[2]) Die ältere Generation der wendischen Politiker, Jakob Pleskow in Lübeck, Bertram Wulflam in Stralsund, Arnold Kröpelin in Rostock u. a., hatte die Grundlage dieser freundschaftlichen Beziehungen, die zweifellose Anerkennung erworbener städtischer Rechte, die achtungsvolle Berücksichtigung derselben durch die nordischen Herrscher erst mit dem Schwerte schaffen müssen. Die zweite Generation, die, nachdem Pleskow am 1. August 1381,

---

[1]) Vgl. die von Harttung i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1876 S. 165 ff. mitgeteilte Äußerung des Dietr. von Niem.

[2]) Korner S. 299 § 899. Mit Unrecht nennt Erslev, Dronning Margrethe, S. 174 u. Anm. 42 diesen Ausspruch ein Mißverständnis des Chronisten.

Kröpelin im Frühjahr 1385, Wulflam 1392 gestorben waren, ans Ruder kam, sah ihre vornehmste Aufgabe in der Behauptung und dem friedlichen, sichernden Ausbau des Erworbenen. Das waren Männer wie Heinrich Westhof und Jordan Pleskow in Lübeck, die 1384 und 1391 ihre politische Laufbahn begannen, und in Stralsund Wulf Wulflam seit 1395. Sie arbeiteten in schwerer Zeit, die an die Stadtregierungen große, neue, der älteren Generation noch fast unbekannt gebliebene Aufgaben stellte, die zwingend eine Lösung verlangten. Diese ganze Generation fühlte einen großen Teil ihrer Kräfte gefesselt in der Bewältigung der neuen sozialen Frage, in dem Kampf gegen den Umsturz von unten her.[1])

Niemand hatte seit zwei Jahrhunderten einen tieferen Einblick in alle Zustände, Bestrebungen, Lagen der nordischen Völker und Regierungen gehabt als Lübeck selber. Durch seine mannigfaltigen und den ganzen Norden durchdringenden Handelsbeziehungen erklärt sich dies. Es konnte in Lübeck nicht verborgen bleiben, wie widerstrebend sich der schwedische Adel 1388 der Königin gefügt hatte, wie schnell die Mißstimmung in Schweden und Norwegen über ein beginnendes dänisches Regiment weitere Kreise ergriff. Unter solchen Umständen mochte Lübeck zu der von Dänemark so heiß begehrten Aufrichtung der sogenannten Union, in Wahrheit einer dänischen Herrschaft über Schweden und Norwegen, mit größerer Beruhigung die Hand geboten haben in der Erwartung, daß die gänzlich widerstreitenden Herrschaftstriebe und Lebensrichtungen der nordischen Völker schnell ein dänisches Großmachtsstreben lahmlegen würden. Ist diese Annahme berechtigt, so hat Lübeck mit bewunderungswürdiger Unbefangenheit und Urteilsschärfe schließlich Margrethe selbst, von ihr unbemerkt, zum Werkzeug seiner eigenen Zwecke gemacht.

Doch auch in anderer Richtung scheint Lübeck weitschauend die möglichen Folgen der Machtverschiebung am Sunde in den Bereich seiner handelspolitischen Berechnungen gezogen zu haben. Ein Jahr nach der über das Schicksal Schwedens entscheidenden Schlacht begann es 1390 den Bau einer künstlichen Wasserstraße zwischen Ostsee und Nordsee mit Benutzung der Trave einerseits, der Delvenau von Mölln ab bis zur Elbe andererseits; Verträge mit den anwohnenden Adligen und Befestigungsanlagen sicherten

[1]) Vgl. später im 3. Buch, III.

das Werk. Der Besitz Möllns, das sich seit 1359 nebst der Vogtei in seinem Pfandbesitz von den Herzögen von Lauenburg befand, wurde für Lübeck zur Beherrschung dieser Straße nun noch ungleich wertvoller.[1]) Auch von der Gunst und Feindschaft der nordischen Herrscher machte sie den lübischen Handel unabhängiger, weil sie die Benutzung des Sundes entbehrlicher machte.[2]) Vollendet wurde „der Graben" im selben Jahre, in dem die Städte Stockholm der Königin einräumten, und in dem der Orden sich anschickte, einen neuen Streit mit Margrethe um die Ostseeherrschaft zu entzünden, 1398.

Groß war das Aufsehen in den wendischen Städten im März und April 1398, als dem nordisch-mecklenburgischen Kriege ein nordisch-preußischer folgen zu müssen schien. Denn eine politische Tat der Ordensregierung, nicht eine Seebefriedung größeren Maßstabes, wofür sie vom Orden ausgegeben wurde, war die Sendung von 4000 Gewappneten und 400 Pferden auf 84 großen und kleinen Schiffen nach Gotland.[3]) Herzog Johann von Mecklenburg und Sven Sture, der eigentliche Leiter der Vitalienbrüder, räumten am 5. April die Insel. Die staatsrechtliche Regelung der Besitzfrage wurde zwischen dem Orden und König Albrecht durch den Vertrag zu Schwaan am 25. Mai 1399 in der Weise getroffen, daß Albrecht seine Rechte und Ansprüche an Gotland gegen Zahlung von 10 000 Nobeln dem Orden verpfändete. Daß darin der vollständige Verzicht auf die Insel lag, bezeugte die weitere Bestimmung, daß Albrecht für eine Wiedereinlösung die dreifache Summe zahlen sollte. Aber Albrechts Anrecht an die Insel war ohnehin höchst zweifelhaft, wesentlich besser waren die nordischen Ansprüche begründet, die aus der Waldemar IV. 1361 und Olaf 1376 geleisteten Huldigung, aus dem Lindholmer Vertrage 1395, der das platte Land an Dänemark überwies, und aus dem alten Zusammenhange der Insel mit Schweden hergeleitet werden konnten.

Aber zum Kriege spitzte sich der Gegensatz der beiden rivalisierenden Ostseemächte vorerst nicht zu. Während der Ver-

[1]) Hoffmann, Geschichte Lübecks I S. 104.

[2]) Städtechron. 26 S. 40 u. Anm. 6, S. 102, vgl. Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 77 f., 183.

[3]) Die fünf großen Städte des Ordens stellten von der Streitmacht nur den fünften, vielleicht nur den zehnten Teil.

handlungen zu Kopenhagen wurde sogar am 1. September 1398 zwischen Margrethe und dem Ordensgesandten, dem Großscheffer Johann Tiergart, ein ewiger Freundschaftsvertrag entworfen, der allerdings nie vollzogen worden ist. Denn beide Mächte suchten dadurch nur Zeit zu gewinnen, um sich aufs beste zu rüsten. Margrethe unterwarf Nordschweden und Finnland, ließ Lappen und Finnen ihre mächtige Hand fühlen. Lebhafte Besorgnis über ihre Fortschritte, vor einem Anfall auf die livländischen Ordenslande regte sich in Estland, Reval setzte seine Mauern in Verteidigungszustand.[1]) Der Hochmeister sicherte sich den Rücken, indem er mit Großfürst Witold von Litauen am 12. Oktober 1398 den Frieden auf dem Sallinwerder schloß, der Samaiten, die breit und trennend zwischen die livländischen und preußischen Ordenslande eingeschobene Landschaft mit ihren strategisch und kommerziell wichtigen Verbindungsstraßen zwischen beiden Reichsteilen, dem Orden überlieferte.[2])

Die wendischen Städte bereiteten sich in ihrer Weise auf kommende Verwicklungen der Ostseemächte vor. Jetzt war es notwendig, die enge politische Verbindung untereinander, die seit dem Beginne des nordischen Kriegs zerrissen war und gegenseitiger Erbitterung Platz gemacht hatte, wiederherzustellen. Wirksam wurden ihre Einigungspläne beschleunigt durch die Zusagen, die Albrecht dem Hochmeister bei Gelegenheit der Abtretung Gotlands machte, daß für den Fall eines nordisch-preußischen Kriegs dem Orden die mecklenburgischen Häfen und Städte offenstehen sollten. Dem entschiedenen Widerspruche der wendischen Städte gegen diese Vergewaltigung ihrer Genossinnen folgte Anfang Februar 1399 in Wismar eine Versammlung der vier wendischen Städte und Hamburgs. Aller trennende Zwist wurde in der Not des Augenblicks vergessen. Ein Bündnis der genannten Städte, dem auch Lüneburg und Greifswald beitraten, gegen alle Vergewaltigungen durch die Fürsten kam zustande und blieb nicht unbeachtet, denn der Hochmeister ließ seine Forderung an Albrecht fallen.[3]) Auch sonst verbesserten die mecklenburgischen Städte durch den Wieder-

[1]) Städtechron. 26 S. 110.

[2]) Vgl. orientirend Lohmeyer, Gesch. v. Ost- u. Westpreußen I², S. 283f.

[3]) Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 156, 185, Hans. UB. V n. 366, Städtechron. 26 S. 109 u. Anm. 12.

anschluß an die andern ihre Stellung. Seit 1396 waren die mecklenburgischen Kaufleute vom Brügger Kontor mit Erlaubnis der Hansestädte ausgeschlossen. Die Besorgnis vor dem Auslande, das die von den Vitalienbrüdern erlittenen Verluste an allen Hansen rächen zu wollen drohte, nötigte dazu. Auch das Bergener Kontor tat denselben Schritt 1398, als Rostock und Wismar der Mitgenuß der nordischen Privilegien versagt wurde. Im Anschlusse an das neue wendische Bündnis veranlaßten die Städte beide Kontore zur Zurücknahme der Maßregeln und im September 1399 anläßlich ihrer Verhandlungen mit Margrethe in Nyköping auch diese, die beiden Städte zum Genusse der hansischen Privilegien im Norden wieder zuzulassen. Dagegen gelang es trotz häufiger und erregter Verhandlungen den anderen Städten nicht, Rostock und Wismar zur Bewilligung eines Schadenersatzes an die Ihrigen zu vermögen, und der Schiedsspruch des schließlich von beiden Parteien als Mittler erwählten Hochmeisters erfolgte nie, weil die Stürme der folgenden zwei Jahrzehnte auch diese Frage in Vergessenheit geraten ließen.

Einen Vorteil aber brachte die Besetzung Gotlands durch den Orden, wie er selbst oft betonte, den Städten sofort: das Seeräuberunwesen brach in der Ostsee zusammen und zwar um so vollständiger und schneller, als Margrethe ihm zugleich die nördlichen Teile des Meeres verschloß. Gemeinsame Flottenrüstungen der Städte zur Befriedung der See fanden 1398, 1399, 1400 mit jährlich verringerter Stärke statt.[1]) Im Frühjahr 1398 half ihnen die aus Gotland heimkehrende Ordensflotte; sie nötigte die Herzöge von Barth, zu denen sich viele Seeräuber geflüchtet hatten, zu einem Vertrage, in dem sie fernerer Unterstützung derselben entsagten. Trotzdem stießen wenig später die städtischen Friedeschiffe auf Herzog Barnim, der schon wieder mit seinen Spießgesellen im Sunde städtische Kaufleute und Schiffe plünderte, jagten ihn in den Kopenhagener Hafen und beschossen ihn drei Tage lang, bis der Bischof von Roeskilde ihm zu einem Vergleich mit ihnen verhalf. Zwischen den Seeräuberhauptleuten im Norden und den Städten aber vermittelte die Königin im September 1399 in Ny-

[1]) Zur Seewehr in den Jahren 1398—1400 vgl. Städtechron. 26 S. 394 § 5—7, immer um ein Jahr verschoben. Koppmann i. HR. 1. IV Einleitung S. XIX ff.

köping einen Frieden. So war mit der Wende des Jahrhunderts eine Hauptsache erreicht: die Seefahrt des hansischen Kaufmanns war in der Ostsee wieder des Friedens sicher. Die Eroberung Gotlands und die Ausdehnung der dänischen Macht über die nördliche Ostsee hatten hierzu das Wesentlichste beigetragen.

Von der Königin jedoch Schadenersatz zu erlangen, daran verzweifelten die Städte nun schließlich und ließen ihre Ansprüche fallen. Dagegen wurde die Erledigung der Kalmarer Streitsache angebahnt und in Kalmar im Hochsommer 1400 vollzogen. Schiedsrichter waren zwei nordische Reichsräte, zwei Vertreter des Hochmeisters, sowie je zwei Stralsunder und Hamburger Bürgermeister. Ihr Spruch verurteilte die preußischen Städte und Lübeck zu Genugtuung und Sühne nach den Bräuchen der Zeit vermittelst kirchlicher Stiftungen und Handlungen zum Seelenheile der Getöteten, frommer, wohltätiger Werke und einer Zahlung von 4000 M. schwedisch, Verpflichtungen, in die sich beide teilten.[1])

Die Auslieferung Gotlands als erblich zur Krone Dänemark gehörig forderte Margrethe schon seit dem Sommer 1399.[2]) Vergeblich verlangte der Orden wiederholt, daß König Albrecht der Königin seine Berechtigung zum Verkaufe der Insel beweise. Schon Anfang 1401 befragte der Hochmeister seine Städte, ob man nicht Lübecks Vermittelung bei Margrethe anrufen solle. Gegen Erstattung aller aufgewandten Kosten wollte er die Insel ihr überliefern. Die plötzliche Verschlechterung seines Verhältnisses zu seinen binnenländischen Nachbarn, der Tod der ordensfreundlichen Polenkönigin Hedwig, die Verständigung zwischen Polen und Litauen, Verhandlungen Margrethes mit Polen bewogen ihn wohl, schon jetzt einen möglichst ehrenvollen Rückzug vorzubereiten.[3]) Andererseits aber suchte Margrethe zum Bunde der wendischen Städte feste, bündnismäßige Beziehungen zu gewinnen. In Lund, wo Anfang September 1401 die Städte zwischen der Königin und dem Großscheffer die ersten Vermittelungsverhandlungen führten, wo Heinrich Westhof und Wulf Wulflam als Vertreter ihrer Städte zugegen waren, kam es zwischen der Königin und den Städten zum Austausch von

[1]) Zeugnisse über die Erfüllung derselben sind sehr reichlich bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus vorhanden.

[2]) Über die Verhandlungen wegen Gotlands vgl. Styffe, Bidrag, II S. XXVIff., Erslev, Margrethe, S. 373ff.

[3]) HR. 1. V n. 1 § 7, n. 7 § 3, n. 38, 76.

Bündnisentwürfen. Der Entwurf der Königin gipfelte in der Forderung unbedingter Kriegshilfe und gemeinsamen Friedensschlusses. Der städtische dagegen suchte gerade die kriegerischen Absichten der Königin nach allen Richtungen hin durch Vermittelungs- und Ausnahmebestimmungen wirkungslos zu machen.[1]) Daher ließ Margrethe den Plan wieder fallen. Sie war klüger als ihr Nachfolger, der als Alleinherrscher bei ganz ähnlicher politischer Konstellation zwei Jahrzehnte später an einem gleichen Plane zu seinem Schaden viel hartnäckiger festhielt.

Als die Barther Herzöge die preußische Schiffahrt zu beunruhigen fortfuhren, sodaß die Kauffahrer nur in Flotten vereinigt die Fahrt wagen durften, als sie durch die völkerrechtswidrige Festsetzung eines preußischen Gesandten die höchste Entrüstung auch der wendischen Städte erregten, an deren Tagfahrt er teilnehmen sollte, als Fürst Balthasar von Wenden plündernd vor Lübeck erschien und König Albrecht in alter Erbitterung über den Verlust Schwedens eine fast ausgesprochen feindliche Haltung gegen Lübeck einnahm, da faßten die Städte des Bündnisses von 1399 am 25. Mai 1402 auf fünf weitere Jahre ihren Bund nach den alten Gesichtspunkten zusammen. Stettin trat ihm bei, und ein Anfang 1403 geschlossener Münzvertrag der sechs ersten Städte des Bundes beweist ebenfalls die fortschreitende Festigung ihrer Beziehungen untereinander.[2])

Es beleuchtet die Stimmung, wenn jetzt in Preußen ein Mann auftrat, der sich für den verstorbenen König Olaf ausgab und dort und besonders in Norwegen gläubige Anhänger fand. Aber Margrethe forderte wiederholt und erlangte schließlich vom Orden die Auslieferung des Betrügers und ließ ihn im Herbste 1402 in Falsterbo, wo ihr Sohn gestorben, verbrennen.[3])

Wegen Gotlands aber hielt der Hochmeister daran fest, daß zuvor König Albrecht und die Königin über ihre Ansprüche sich verständigen müßten. Nur zeigte er sich jetzt bereits willens, dem

---

[1]) HR. 1. V n. 33, 34.

[2]) HR. 1. V n. 77 § 10, Hans. UB. V n. 535, vgl. HR. 1. V n. 114 § 1, 116; n. 114 § 3, 115.

[3]) HR. 1. V n. 102, 100 § 6, 103, Styffe, Bidrag, II S. XXXIII Anm. 2, Erslev, Margrethe, S. 422 ff. Vgl. Korner S. 364 § 1153, Script. rer. Prussic. III S. 260 f., vollständig sagenhaft ausgeschmückt in der Chronik der nordelvischen Sassen, Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 98 ff.

Könige selbst die Insel gegen Rückerstattung auch nur der von ihm gezahlten 10000 Nobel zurückzugeben. Albrecht war zu nichts zu bewegen, und so waren alle Tagfahrten, die von Lübeck, Hamburg und Stralsund, ganz besonders von Wulf Wulflam, zwischen dem Orden und Margrethe vermittelt wurden, von vornherein ergebnislos. Da riß der sonst so vorsichtigen Königin die Geduld. Von Kalmar sandte sie ein dänisch-schwedisches Heer aus, um Mitte November 1403 landete dieses auf Gotland, geleitet von Sven Sture und Otto Pekkatel, zwei mit den Verhältnissen der Insel wohlvertrauten Vitalienbrüdern. Das Land fiel schnell in ihre Hand, fünf in aller Eile aufgeführte Holzschanzen sollten der Landung einer Ordensmacht Widerstand bieten. Wisby dagegen wurde vom 25. Januar 1404 ab einen Monat lang vergeblich belagert. Die kleine preußische Besatzung schlug in Verbindung mit der deutschen Bürgerschaft und den gewaltigen Mauern und Türmen der Stadtbefestigung alle Stürme ab. Inzwischen sicherte sich der Orden, bestürzt über das schnelle und energische Vorgehen der Königin, durch die Erneuerung seines Friedens mit Witold den Rücken[1]) und rüstete mit Eifer. König Albrecht lehnte jeden Beistand ab; nicht nur durch eine Fehde gegen Brandenburg, sondern auch dadurch, daß Rostock und Wismar, gestützt auf ihre enge Verbindung mit den benachbarten Genossinnen, ihm ihre Marine zur Verfügung zu stellen ablehnten, war er ans Land gefesselt.[2]) Ein Vermittelungsangebot Wulf Wulflams wies der Orden kurz ab. Anfang März 1404 verließ seine Flotte mit 1500 Gewappneten und allem verfügbaren Büchsenmaterial an Bord Weichselmünde; aber erst nachdem im April 500 Mann Verstärkungen und die großen Ordensgeschütze eingetroffen waren, wurde das skandinavische Heer an der Ostküste bei Slite Mitte Mai zu unrühmlichem Abzuge aus der Hauptschanze gezwungen. Die Möglichkeit eines Entsatzes, den Margrethe in Kalmar betrieb, wurde dadurch vereitelt, daß die Ordensflotte sich kurzerhand auf den Kalmarer Hafen warf und die angesammelte nordische Transportflotte vernichtete.[3])

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 269, HR. 1. V n. 166 § 6, 167, 168, VIII n. 1008.

[2]) HR. 1. V n. 179.

[3]) HR. 1. V n. 180, 181 § 11.4, 176—178, 175 § 1—9, 182 § 1, 200, 196, 197, VIII n. 1009, 1010, 1012; die Auszüge aus dem Marienburger Treßlerbuch bei Perlbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 267, u. Silverstolpe i. Svenskt

Diese kriegerischen Vorgänge trieben endlich die verbündeten Städte zu eifrigeren Vermittelungsschritten. Wie man im Orden ihre Stellung zum Streite beurteilte, geht aus dem Berichte des Vogts der Neumark an den Hochmeister hervor, wonach aus Stralsund eine ganze Schar von Armbrustern der Königin nach Gotland zu Hilfe gezogen sein sollte.[1]) Margrethe nahm das Vermittelungsanerbieten an, das ihr in Wadstena im Mai 1404 die Leiter der hansischen Politik Jordan Pleskow, Wulf Wulflam, Heinrich Rubenow, Johann van der Aa u. a. machten. Auch der Orden entzog sich ihm nicht. Auf Wunsch beider Parteien wurden die Verhandlungen nach Wisby verlegt. Hier wurde am 1. Juli ein Stillstand bis zum 24. Juni 1405 geschlossen. Beide Teile zogen ihre Kriegsmacht von der Insel zurück.[2]) Die Preußen konnten an der Schonenfahrt teilnehmen und segelten Anfang August mit 150 Schiffen und Schuten und viel Volk aus.[3])

Immer hatte bisher das vom Orden in den Vordergrund geschobene Recht Albrechts auf Gotland die Fortsetzung der Verhandlungen unmöglich gemacht. Nun entschloß sich Margrethe, dies Hindernis hinwegzuräumen. In Flensburg verhandelte sie im November 1405 in Gegenwart der wendischen Städteboten persönlich mit dem Könige. Der unbestimmte Zustand, der gemäß den Verträgen von 1395 bisher zwischen beiden geherrscht hatte, wurde durch einen festen ewigen Frieden ersetzt. Seine Rechte an Gotland kaufte Margrethe dem Könige mit 8000 M. lübisch ab. Alle Teilnehmer der Verhandlungen setzten den Hochmeister von der getroffenen Verständigung in Kenntnis und ersuchten ihn, die Insel nunmehr der Königin auszuliefern.[4]) Dieser, der vergeblich im Herbst, noch vor dem Flensburger Tage, versucht hatte, mit Albrecht zu verhandeln, vielleicht um dem schon drohenden Plane vorzubeugen, war höchst bestürzt, aber keineswegs gewillt, Pfandsumme und Insel ohne Entgelt zu opfern. Die Stimmung der Dänen war

---

Diplomatar I n. 517; Script. rer. Prussic. III S. 273 f., Script. rer. Suecic. I S. 31, 60; Styffe, Bidrag, II S. XXXVII u. Anm. 2.

[1]) HR. 1. V n. 185 § 1, 189.

[2]) HR. 1. V n. 190 § 1, 2, 194, 195, 202, 217.

[3]) HR. 1. VIII n. 1015.

[4]) HR. 1. V n. 278, 276 § 2, 285, 279—283, 309, 329, 330, VIII n. 1045, 1046, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 269, Rydberg, Traktater, II S. 619 ff., Styffe, Bidrag, II S. XLII.

sehr gereizt, doch wurde der Stillstand wie schon im Sommer 1405 auch im Sommer 1406 durch die Städte um ein Jahr verlängert.

Da starb am 30. März 1407 der Mann, der die ganze Erregung der politischen Meinungen während des letzten Jahrzehnts im Norden wie in den Hansestädten, in Fragen der Ostseepolitik wie der handelspolitischen Beziehungen der Hanse zu England zu verantworten hatte, Konrad von Jungingen. Am 26. Juni folgte ihm in der hochmeisterlichen Würde sein Bruder Ulrich, inzwischen leitete der Oberspittler Werner von Tettingen die Ordensgeschäfte. Ihnen beiden lag es ob, den politischen Bankerott des Verstorbenen in der gotländischen Frage zu liquidieren. Daß der neue Hochmeister sein ganzes Interesse auf die polnische Politik konzentrierte, erleichterte und beschleunigte die Erledigung des Streits.

Der Abschluß des Ordens mit der Königin erfolgte in Helsingborg am 15. Juni 1407. Von seiten der Städte nahm nur Wulf Wulflam teil an den Verhandlungen.[1]) Der Orden sollte Wisby und Gotland abtreten gegen die Summe von 9000 Nobeln, die nicht als Einlösungssumme, sondern als Entschädigung für die vom Orden aufgeführten Bauten gedacht sein sollte. Die Privilegien von Stadt und Land sollten durch die neuen Herren bestätigt werden.[2]) Ein dänischer Ritter und Wulf Wulflam unterbreiteten dem neuen Hochmeister diesen Vertragsentwurf, letzterer wurde in Anerkennung seiner vielen Vermittelungsbemühungen vom Hochmeister durch Überreichung eines silbernen Bechers ausgezeichnet.[3]) In Kalmar erfolgte am 22. September 1408 die Vollziehung des Vertrags. Wieder war von hansischen Boten nur Wulflam anwesend. Bereits Anfang Mai war die lange gärende Opposition der Gemeinde in Lübeck gegen ihren Rat zu einem das ganze politische Leben der Stadt für Jahre lähmenden Ausbruch gekommen.

Schweren Herzens sah Wisby wieder eine Veränderung seiner Beherrscher. Wiederholt in den letzten Jahren hatte es den Orden ersucht, es nicht auszuliefern. Der Kriegszustand, der seit 1390 fast ununterbrochen auf Stadt und Insel gelastet hatte, brach die

---

[1]) HR. I. V n. 424, 425, unrichtig Lohmeyer, Gesch. v. Ost- und Westpreußen, S. 268, der Hansetag am 15. Mai zu Lübeck hatte nur beabsichtigt, Jordan Pleskow an die Königin zu senden, HR. I. V n. 392 § 22, 23.

[2]) HR. I. V n. 422, 423, über die vom Orden aufgewandten Summen VI n. 556 A § 24, VII n. 277 § 3, 8, 278 § 3.

[3]) Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 270f., HR. I. V n. 425.

Bedeutung Wisbys als Handelsplatz völlig. Die Wisborg, deren Bau vom Orden angefangen, von Erich 1411 wiederaufgenommen wurde, beherrschte Stadt und Hafen.[1]) Politisch gehörte die Insel wieder zu Dänemark; erst König Erich hatte sich nachmals ernstlich mit der längst von den Schweden erhobenen Forderung auf Rückgabe der Insel in den Staatsverband von Schweden auseinanderzusetzen.

Trotz der wiederholt bewiesenen militärischen Überlegenheit des Ordens über die dänische Macht fiel die Entscheidung über Gotland zu seinen Ungunsten aus. Es war das Unglück des Ordens, daß er sich im Rücken nie für so vollständig sicher halten durfte, um weitschauende, nachdrückliche Ostseepolitik treiben zu können, worauf seine lange Seeküste ihn wie auf etwas Natürliches hinwies. Als er Samaiten 1398 erwarb, bezweckte er durch diesen Erwerb einer breiten Landverbindung zwischen Preußen und Livland die Festigkeit seiner Stellung dem feindlichen Hinterlande gegenüber zu erhöhen. Als er 1402 die Neumark von Sigmund von Brandenburg kaufte, war ein ähnlicher Gesichtspunkt bestimmend; eine gesicherte Landverbindung mit dem kompakten Deutschtum westlich der Oder sollte mit Hinblick auf Polen hergestellt werden. Als er Gotland 1398 besetzte, gedachte er die so viel schon von ihm beargwöhnte dänisch-nordische Macht von diesem strategisch trefflichen Punkte aus in Schach zu halten. Es kam anders. Gotland wurde dem Deutschtum nicht gerettet. Der Orden wich zurück und der Bund der Städte unter Lübecks Leitung half auch diesmal die Macht der nordischen Völker fördern. Die lübische Bürgerschaft aber geriet über die ganze dänenfreundliche Politik ihres Rats in tiefe, wachsende Erbitterung. Als sie sich gegen ihn erhob, war eine ihrer vornehmsten Anklagen, daß er das Interesse der Heimat und ihrer Bürger nicht mit dem nötigen Nachdruck gegen Dänemark vertreten habe.[2]) Das war kein ganz gerechter Vorwurf. Denn hatte diese selbe Politik, auch wenn sie

[1]) Rydberg, Traktater, II S. 633 Anm. 1, darnach das Datum der Privilegienbestätigung bei Styffe, Bidrag, II S. XLVIII zu verbessern in Sept. 21. Die Jahressteuer der Stadt an Dänemark betrug nach 1361 60 Pfd. Silber = 2700 s. lüb. (vgl. die Umrechnungszahl HR. I. IV n. 266), seit 1408 150 engl. Nobel = 3750 s. lüb. (vgl. HR. I. V n. 729 § 14), also keine Verminderung der Abgaben, wie Styffe, Bidrag, II S. XLIX meint.

[2]) Städtechron. 26, S. 396 § 3.

Dänemark vom Untergange errettete und ihm dann half, sich zur alleinherrschenden Macht im Norden zu entwickeln, nicht zugleich der Stadt und der Hanse die erwünschtesten Früchte auf dem Gebiete des Handels getragen? Und hatte sie dem Handel nicht Frieden geschaffen, wo endlose Kriegswirren sich anzuspinnen drohten, wenn sie anders gehandelt hätte?

Margrethes Ziele und Begabung lagen auf dem staatspolitischen Gebiet, sie betrafen die Erhöhung der Staatsmacht, der monarchischen Gewalt.[1]) Für die Hebung von Handel und Wandel ihrer eigenen Untertanen und des nordischen Städtewesens jedoch leistete sie nichts. Sie sah vielmehr in dem hansischen Kaufmann gewissermaßen das geeignetste Schwungrad der nordischen Volkswirtschaft, den gegebenen Träger des nordischen Außenhandels. Sie war ihm deshalb wohlgesinnt vor allen anderen Fremden, die ihre Reiche besuchten[2]) und tat nichts, die beherrschende Machtstellung, die er sich in diesen errungen hatte, anzutasten und seinen Verkehr dort zu beschränken, selbst nicht, als die Macht Lübecks lahmgelegt war durch den innern Aufruhr seit 1408 und als die Kraft des deutschen Ordens auf dem Felde von Tannenberg 1410 gebrochen worden war. Wie die Sicherung des allgemeinen Friedens ihrer Reiche für die Königin eine der wichtigsten Sorgen war,[3]) so empfand auch der hansische Kaufmann die Segnungen dieser Bestrebungen.

Der hansische Verkehr nach dem Norden nahm auf der Grundlage der Verträge und Privilegien von 1376 und ihrer 1398 erfolgten Bestätigung bedeutend zu. Der Rückhalt, den sie ihm gaben, war den Einheimischen gegenüber wie auch im Wettbewerb mit den andern Fremden überaus stark. Auf der seeländischen Seite des Sundes tritt in Dragör auf der Insel Amager, an der schonischen Küste in Ystad, Trelleborg und Sömmershavn, ganz besonders jedoch in Malmö das Anwachsen der hansischen Beziehungen zutage.[4]) In Dragör hatten die Zütfener schon 1379, die Wismarer 1390 eine Fitte, während beide zugleich wie andere süderseeische und sonstige Hansestädte eine solche auch in Skanör besaßen. Bald darnach

---

[1]) Erslev, Dronn. Margrethe, S. 344ff.

[2]) Hans. UB. V n. 427.

[3]) Diplom. Norvegic. X n. 124, vgl. i. allgem. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 352ff.

[4]) HR. 1. II n. 150 § 12, 232 § 7, 290 § 10, III n. 385—388, V n. 510.

ist auch der Verkehr von Deventrern, preußischen Kaufleuten und anscheinend besonders eifrig von Stettinern nach Dragör bezeugt.[1]) In Malmö hatte sich aus den schon vor dieser Zeit vorhandenen Ansätzen eine vollständige, feste, organisierte Niederlassung hansischer, meist wendischer Kaufleute mit Älterleuten an ihrer Spitze gebildet. Auch deutsche Fischer, Krämer, Handwerker, und zwar Schuhmacher und Schneider, hatten sich eingefunden. Die Stadtbehörde aber bekämpfte in den siebziger und achtziger Jahren hartnäckig alle Bestrebungen, durch die namentlich die deutschen Kaufleute ihre Bewegungsfreiheit am Orte erweitern wollten, gestützt auf das von König Waldemar 1360 der Stadt verliehene Privileg, das den Fremden den Kleinhandel, den Verkehr über Land und bei Überwinterung die Befreiung von Lasten, denen die Einheimischen unterlagen, versagte.[2]) Es war eine Reaktion innerhalb der Hanse selbst gegen die Ausbreitung des schonischen Verkehrsbetriebs, gegen das Aufkommen neuer Fischerläger und Handelsplätze längs der ganzen Südküste Schonens, wenn die wendischen Städte auf einer Tagfahrt zu Lübeck im März 1405 den Erlaß einer Verfügung vorschlugen, daß der Kaufmann nur an den von alters üblichen Plätzen Skanör, Falsterbo und Malmö Hering salzen dürfe. Die Preußen dagegen wünschten, daß zuvor ermittelt werde, wie die Holländer, Seeländer und Engländer sich mit ihrem Verkehr auf Schonen dazu verhalten würden. Auch darüber war die Hanse noch unschlüssig, ob sie das Heringssalzen in Dragör regeln oder verbieten solle. Aber ein bis zwei Jahrzehnte später erscheint der dortige Betrieb als etwas selbstverständliches.[3]) Der Einwand der Preußen erschien berechtigt, denn wenn auch diese Konkurrenten von den Hansen aus dem schonischen Geschäft stark zurückgedrängt worden waren, so waren doch ihre Beziehungen dorthin nicht schon so unbeträchtlich, daß sie hätten unberücksichtigt bleiben können.[4]) Zur Einrichtung eines monopolartigen Betriebs

[1]) HR. 1. II n. 190 § 6, Hans. UB. IV n. 1037, V n. 226, 476, Blümcke, Stettins hansische Stellung und Heringshandel auf Schonen, S. 46f.

[2]) HR. 1. II n. 56, 104, 232 § 8, 385, 386, VI n. 387 § 7—9, Hans. UB. III n. 543.

[3]) HR. 1. V n. 225 § 22, 247 § 8, 260 § 11, 12, 524 § 3, VI n. 385 § 18.

[4]) Zum Verkehr der Engländer auf Schonen vgl. z. B. HR. 1. V n. 202, 255 § 3, Hans. UB. VI n. 614, der Holländer z. B. Hans. UB. V n. 165, 385, 649 u. Anm. 1, 724, 729, 1138, VI n. 14.

des schonischen Handels war es offenbar noch zu früh für die Hansen. Das jährliche Erscheinen des Herings im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts war reichlich, die Ausbeutung ungestört, der Preis, gewöhnlich 8 M. lüb. für die Last an der Ostsee, niedrig. Anders aber wurde dies schnell, als nach 1410 eine lange Periode unergiebiger Fangjahre eintrat, der Hering nur in geringer Menge im Sunde auftrat, der Preis enormen Aufschlag erfuhr und dadurch auch andere Veränderungen im Fischfang und Handel beschleunigt wurden.[1])

Auch über den Handel Norwegens dehnte sich das Übergewicht der Hansen nun immer vollständiger und herrschender aus. Schon 1362 klagten die norwegischen Könige Magnus und Hakon, daß die Deutschen in Tunsberg die Bürger der Stadt ihrer Nahrung beraubten, deren Monopol des Zwischenhandels zwischen den Fremden, sowie zwischen diesen und den Inländern nicht beachteten, ihre Waren im Kleinhandel vertrieben u.a.m. Verbote nützten anscheinend nicht sonderlich.[2]) Doch verlautet in dem folgenden halben Jahrhundert über die hansischen Kaufmannsniederlassungen in Opslo und Tunsberg wenig genug. Nur das wird bereits deutlich, daß am Verkehr nach diesen Plätzen in erster Linie Rostock beteiligt war.[3])

Vor allem aber in Bergen arbeitete die Politik des dortigen deutschen Kontors konsequent auf ein Handelsmonopol hin. Es hatte bei seiner Rückkehr nach Bergen wahrnehmen müssen, daß die Engländer in der Zeit seiner Abwesenheit ihren Handel dort bedeutend ausgedehnt hatten. Sie wieder zum Weichen zu bringen, war jedes Mittel dem Kontor recht, selbst Gewalt.[4]) Es begehrte für den Fall einer abermaligen Räumung Bergens 1372 von den Städten, daß dann auch die Zufuhr aller derjenigen Güter nach Flandern und England verboten werde, mit denen die Angehörigen beider Länder nach Bergen Handel treiben könnten.[5]) Es verbot seinen Mitgliedern, Lebensmittel oder andere Waren in Bergen den Engländern zu verkaufen oder solche von ihnen zu kaufen.[6]) Es untersagte in Übereinstimmung mit den allgemeinen Gewohnheiten

[1]) Vgl. darüber im zweiten Buch, I. 1. u. 2. Kap.
[2]) Hans. UB. IV n. 37.
[3]) HR. 1. II n. 57, 156 § 4; I n. 421 § 15, vgl. III n. 302.
[4]) HR. 1. III n. 318 § 1.
[5]) HR. 1. II n. 41 § 4.
[6]) HR. 1. VI n. 78 § 6.

und Statuten der Hanse durch besondere Satzungen den Seinen jederart Verbindung mit Engländern, Flämingern und anderen Nichthansen, die Besorgung nichthansischer Güter und die Deckung solcher mit den hansischen Privilegien. Dieselbe Verfügung traf der Hansetag zu Lüneburg 1412, und der Hansetag zu Lübeck 1418 verbot unter Bezugnahme auf die Statuten des Kontors und der Hanse insbesondere den Bremern, Deventrern und andern die Infrachtnahme nichthansischer Waren nach Bergen.[1]) Die hansische Niederlassung zu Boston entwickelte sich immer mehr zum Hauptstützpunkt des deutschen Zwischenhandels zwischen England und Norwegen und trat in eine engere Fühlung zum Bergener Kontor.[2]) Der Überfall Bergens durch die mecklenburgischen Vitalienbrüder 1393 fügte dem englischen Handel dort weiteren schweren Schaden zu. Das nordische Königtum aber tat nichts, sich der Engländer gegen die Hansen anzunehmen. Es waren die englischen Bergenfahrer in Lynn, die endlich 1411 sich mit einer längeren Beschwerdeschrift über das ihnen durch die Hansen in Bergen seit 1390 zugefügte Unrecht an ihren König Heinrich IV. wandten. Sie klagten da unter anderem, daß ihnen von jenen verwehrt worden sei, ein in Lynn von ihnen befrachtetes Schiff von Bergen nach Wismar zu senden, um für ihre Rechnung nach Bergen Bier auszuführen, oder daß ihnen die Ausfuhr von Stockfisch unmöglich gemacht worden sei, den sie direkt von den Norderfahrern, den Stockfischlieferanten aus dem nördlichen Norwegen für den Bergener Markt, gekauft hätten.[3]) In ersterer Richtung konnte das Kontor mit Recht ein Monopol des Verkehrs beanspruchen, in letzterer erstrebte es ein solches mit zunehmendem Erfolge. Als aber der englische König nun die Arrestierung verschiedener hansischer Bergenfahrer in Boston befahl, antwortete das Kontor zu Bergen mit einem Arrest auf die dortigen englischen Kaufleute und bewog dadurch den König zum Nachgeben, so daß die beiderseitigen Arreste bald wieder aufgehoben wurden. Der englische Kaufmannsstand war überzeugt, daß auch die nordischen Herrscher, sowohl Margrethe wie Erich, den Hansen geneigter seien als ihm.[4]) Jedoch er hielt trotz aller

[1]) HR. 1. VI n. 38 § 1, 70 § 17, 19, 579.

[2]) Hans. UB. IV n. 791, V n. 132, 456, vgl. IV n. 768.

[3]) HR. 1. VI n. 78.

[4]) HR. 1. VI n. 37 § 1, 39, 79—83, Hans. UB. V n. 1024, 1025, vgl. VI n. 58. HR. 1. VI n. 385 § 5, 9, 38, 74.

Schläge und Belästigungen und Ungunst zäh am Verkehr nach Bergen fest.

Das hansische Kontor zu Bergen, in dem von vornherein die wendische Kaufmannschaft und ihre Interessen weitaus die Hauptrolle spielten, begann aber auch eine Richtung auf Beschränkung des nichtwendischen Verkehrs nach Bergen zu nehmen. Den süderseeischen Städten Deventer, Elborg, Zütfen und Harderwijk gelang es trotz wiederholt 1369 und 1393 an das Kontor sowie an Lübeck und die anderen Städte gestellter Anträge nicht, die Zulassung ihrer Mitbürger zu den deutschen Ämtern in Bergen zu erwirken. Lübeck beschied sie dahin, daß dies Sache der Landesherrschaft sei.[1]) Im Jahre 1379 erhoben die Preußen Klage, daß die wendischen Schiffer den Bergenfahrern Überlast bewilligten, um sich dadurch einen Vorzug in der Befrachtung vor ihren eigenen Schiffern zu sichern, die die gleiche Vergünstigung zu gewähren verweigerten.[2])

Zugleich suchte die Hanse in Übereinstimmung mit den Wünschen des Kontors auf möglichste Einheit, Geschlossenheit, Festigkeit der Niederlassung hinzuwirken, dadurch die Energie ihrer kommerziellen Unternehmungen zu steigern. Abgesehen von Vorschriften, die sie über den Verkehr und das Verhalten der Mitglieder des Kontors untereinander erließ, verbot sie 1412 den Handel in ungewohnten Orten und Gegenden Norwegens, nur an den von alters üblichen Stätten sollte er betrieben werden. Sie verbot ferner 1412 und ebenso mit besonderem Hinweis auf Bremen, Deventer u. a. Städte 1418 allen Mitgliedern der Hanse, ihre Kaufmannschaft und Kramwaren in Bergen zu verkaufen in ihren Schiffen, auf der Brücke, vor den Kirchtüren, in den Straßen; nur in den Häusern, wie von altersher, sollte es geschehen.[3])

Königin Margrethe hielt nachdrücklich darauf, daß die Hansen die ihnen durch die Privilegien gezogenen Grenzen nicht überschritten, in verschiedenen Punkten verletzte sie selbst dieselben, so durch das Verbot des Kleinhandels mit Leinwand, des Waffentragens auf Schonen und anderes.[4]) Größere Unruhe und Erbitte-

---

[1]) HR. 1. I n. 510 § 7, IV n. 152.

[2]) HR. 1. II n. 177 § 2.

[3]) Vgl. HR. 1. I n. 511, VI n. 70, bes. § 15, 16, n. 579.

[4]) Vgl. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 388f.

rung in den Städten aber erregte nur ihre Münz- und Strandrechtspolitik, denn dadurch wurden überaus wichtige Verhältnisse ihres Verkehrs betroffen.

Seit 1396 hatte die Königin die lange vernachlässigt gewesene dänische Münzprägung unter Einpassung der neuen Münze ins lübische Münzsystem wieder aufgenommen. Aber der wahre Wert dieser blieb hinter ihrem Nennwert um ein Drittel zurück, und bald gab es Klagen der Kaufleute und seit 1403 energische Proteste der Städte, daß die Nordländer selbst ihr eigenes Geld, das die Hansen in ihrem Verkehr in Dänemark und Schonen benutzen mußten, nur zum wirklichen Wert wieder in Zahlung nehmen wollten.[1] Da die Königin nichts anordnete, was die Aufregung beschwichtigen konnte, so vereinbarten 1406 Lübeck, Hamburg, Wismar, Lüneburg und Hannover in einem Münzrezeß, daß das dänische Geld nur nach seinem wirklichen Wert in Zahlung genommen und verrechnet werde.[2] Im folgenden Jahre regte Lübeck unter dem Einfluß der Vorwürfe seiner Bürgerschaft, die über das Abfließen des guten heimischen Geldes nach Schonen und das Hereinkommen des schlechten dänischen sehr erbittert war, bei den preußischen Städten gemeinsame Schritte gegen das dänische Geld an.[3] Diese waren mit allem einverstanden und der Hansetag beauftragte im Mai 1407 Jordan Pleskow, die Königin zur Einstellung der Prägung, „oft se den hamer nedder leggen wolde", aufzufordern, sonst würde die Hanse die dänische Münze bei sich verbieten. Die Antwort Margrethes war die Drohung mit einem Verbot jeder deutschen Münze auf Schonen und dem Zwang zur ausschließlichen Benutzung ihrer eigenen.[4] Dann ruhte die Angelegenheit jahrelang. Erst 1411 dachte eine Versammlung der wendischen Städte, Greifswalds und Danzigs an die Prägung einer Einheitssilbermünze, nach welcher der Wert aller im schonischen Verkehr einlaufenden Pfennige festgesetzt werden solle. Voraussetzung dafür war aber die Einwilligung der Königin, und davon verlautet nichts. Die bösen Münz- und Zahlungsverhältnisse, die von den wendischen

[1] HR. 1. V n. 158 § 8, 162, 181 § 2, 185 § 4, vgl. Erslev, Dronn. Margrethe, S. 349 ff.

[2] HR. 1. V n. 190 § 3, 310, vgl. n. 727 § 2, 729 § 14.

[3] Stadtechron. 26 S. 397 § 11, S. 409 § 8, S. 411 § 7, HR. 1. V n. 373.

[4] HR. 1. V n. 374 § 9, 392 § 22, 567.

Kaufleuten am empfindlichsten gespürt werden mußten, blieben bestehen.[1])

Häufiger, aber nicht glücklicher bemühten sich die Städte gleichzeitig um eine feste Regelung des Bergelohns vom seetriftigen und an den Strand geworfenen Gut. Ihr Privileg von 1370 enthielt zwar den Verzicht der Krone auf Geltendmachung eines Strandrechts, der Kaufmann durfte seine Güter selbst bergen und ungeschmälert weiterführen, als herrenlos aufgefundenes Gut sollte aufbewahrt und dem rechtmäßigen Eigentümer ungekürzt ausgeliefert werden, nur die Höhe des Bergelohns war unbestimmt gelassen.[2]) Und da sammelten sich allmählich Klagen hansischer Kaufleute an. Zwar empfanden sie es offenbar als recht und billig, als der Reichsdrost Henning Putbus 1377 in einem bestimmten Falle sich mit ihnen dahin verglich, daß er den zehnten Teil als Bergelohn erhielt. Aber andere dänische Beamte gaben nichts von den bei ihnen angetriebenen Gütern heraus, oder nur einen kleinen Teil, hinderten die Eigentümer an der Bergung ihrer Güter, um dieselben selbst bergen und dafür hohen Lohn beanspruchen zu können u. a. m. Im Jahre 1396 wurden die preußischen Städte, 1398 die Hansestädte bei der Königin wegen dieser Übelstände vorstellig und entwarfen schließlich, da dies nichts fruchtete,[3]) im Juli 1401 zu Lübeck Abänderungsvorschläge zu ihrem Privileg. An Bergelohn soll in jedem Fall von allem schweren Gut der zwanzigste Teil vom Wert desselben, von allem andern nach bestimmtem Tarif noch erheblich weniger gezahlt werden, von allem und jedem aber der zwanzigste Teil, wenn das Gut als herrenlos geborgen worden.[4]) Der Gegenentwurf, den die Königin im September 1401 zu Lund den Städteboten übergab, hob die Strandrechtsbestimmungen des hansischen Privilegs auf und traf eine völlig andere Regelung der Frage, wobei ebenso wie bei ihrer Münzpolitik der finanzielle Gesichtspunkt durchaus der bestimmende war. Zwar sollten die Kaufleute ihr Gut unvermindert behalten, wenn sie es selbst bergen würden, wenn sie aber der Hilfe der

---

[1]) HR. 1. VI n. 44 § 2, 50 § 3, 68 A § 14. Vgl. das höchst abfällige Urteil, das der Schwede Olaus Petri noch 100 Jahre später über Margrethes Münze fällte, Script. rer. Suecic. I S. 280.

[2]) Hans. UB. IV n. 343 § 2.

[3]) HR. 1. IV n. 154 § 3, 350 § 9, 445, 469 § 2, 477 § 4, 5, 618 § 8.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 4, 24.

Eingeborenen bedürften, diesen dafür den dritten Teil zahlen, hingegen soll von als herrenlos geborgenem Gut der Eigentümer, wenn er sich binnen Jahr und Tag meldet, die Hälfte, andernfalls nichts zurückerhalten und alles an die Krone fallen.[1])

Unter keinen Umständen konnten die Städte in so ungünstige Bedingungen willigen. Aber sie sahen auch ein, daß sie selbst größere Anerbietungen machen mußten. Deshalb schlugen sie 1403, einer Anregung der livländischen Städte folgend, den sechsten Teil als Bergelohn vor, sonst sollte ihr Strandrechtsprivileg unverändert bleiben. Die Königin aber ließ sich darauf nicht ein, die Frage blieb in der Schwebe, die Städte hatten fortgesetzt über Unrecht bei Schiffbruch zu klagen wie früher.[2]) Endlich raffte sich der Hansetag zu Lüneburg im April 1412 zu neuen Vorschlägen und noch mehr Zugeständnissen auf. Er hielt fest an dem Privileg, das der Hanse Strandrechtsfreiheit zusicherte, stellte aber für die Bemessung des Bergelohns einen eingehenden Tarif gemäß den einzelnen Warengattungen auf, für Tuch und Leinwand z. B. solle der zwölfte, für Kupfer, Eisen, Waldprodukte, Hering, Bier, Mehl, Getreide und Salz der sechste Teil, für am Strande durch die Nordländer als herrenlos geborgenes Gut dasselbe, aber für Aufbewahrung desselben noch ebensoviel und überhaupt doppelt so viel für auf See gefundenes gezahlt werden.[3]) Zu einer Gegenäußerung der Königin hierauf kam es nicht mehr.

In allen übrigen Richtungen konnten die Hansen ihre Privilegien ungehindert und ungeschmälert genießen, und das waren noch reichlich genug, namentlich Zoll- und Abgabenvorzüge. Es ist nicht sehr übertrieben, was der Verfasser der Chronik der nordelvischen Sassen, obendrein zu einer Zeit, als die alte lübisch-dänische Freundschaft sich völlig ins Gegenteil verkehrt hatte, in ehrendem Rückblick auf diese letzte Periode der Regierung Margrethes und ihr Verhältnis zu den Hansen bemerkt: „Bi eren tiden was so grot vrede to water unde to lande, dat en jewelik schipper mochte segelen, wor he wolde ungehindert. Vrede helt se myt den steden, den loven (Treu und Glauben) helt se ungebraken“.[4])

---

[1]) HR. 1. V n. 35, vgl. VIII n. 1001, Erslev, Dronn. Margrethe, S. 382f.
[2]) HR. 1. V n. 61 § 10, 11, 62, 74 § 8, 77 § 1, 79, 128 § 4 usw.
[3]) HR. 1. VI n. 69.
[4]) Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 98.

Denn verglichen mit der Regierung ihres Großneffen Erich von Pommern, der ihr 1412 auf dem Unionsthrone folgte, mußten die Zustände ihrer Zeit allerdings den Nachlebenden in so schönem und freundlichem Licht erscheinen.

---

5. Die Hanse im Jahrzehnt des Verfassungskampfs in Lübeck und ihre Wiederaufrichtung 1408—1418.

Mit Genugtuung konnte die lübisch-hansische Politik auf ihre Tätigkeit und ihre Erfolge während der letzten 30 Jahre zurückblicken. Überall war die Anerkennung und Sicherung der Rechtsgrundlagen und die Gewinnung weiterer Vergünstigungen für ihren Verkehr im Auslande gelungen. Um dieselbe Zeit hatte der deutsche Handel zum innern Rußland und zu Litauen immer lebendiger werdende Fühlung gewonnen. Fast völlig wurden alle nichthansischen Konkurrenten von den Märkten des Nordens durch die deutschen Händler ferngehalten.

Es war die politische Kraft, welche die junge Verbindung der Städte zu entfalten, die politische Geltung, welche sie sich schnell in der Heimat und im Auslande zu erzwingen wußte, was die Unternehmungslust der hansischen Kaufleute in diesem ganzen fünfzigjährigen Zeitraum in so hohem Maße lebendig erhielt. Seit die Städte Niederdeutschlands sich mit konsequenter Energie an die Stelle ihrer kaufmännischen Genossenschaften im Auslande setzten, eine einheitliche Handelspolitik begründeten, in unermüdlicher Arbeit einen Erfolg nach dem andern vom Auslande für ihre Kaufleute errangen, wuchsen mit dem Bewußtsein der größeren Sicherheit und Achtung in ihrer Kaufmannschaft Eifer und Umsätze des Handels.[1] Im Hafen Lübecks strömte trotz der stark

---

[1]) Stieda hat es in den Hans. Gesch. Qu. V, Die Revaler Zollbücher, Einl. S. LIVff., unternommen, auf Grund der hansischen Pfundzolleinnahmen den Wert des Ausfuhrhandels verschiedener Städte, von Reval, Lübeck, Rostock, Stralsund und Hamburg, für eine Anzahl Jahre zwischen 1362 und 1400 zu berechnen; Zahlen, die durch die Berechnung des Ausfuhrhandels von Danzig,

zunehmenden direkten Verkehrsverbindungen zwischen dem hansischen Osten und Westeuropa noch immer der größere Teil des Außenhandels der Ostseeländer zusammen und erzeugte jene Auswahl und Mannigfaltigkeit der Warenläger in Lübeck, jene Stärke und Überlegenheit des lübischen Handels, jene Anziehungskraft des lübischen Warenmarkts, die andauernd den Norden und das Ostseegebiet hier ganz vorzugsweise Absatz ihrer Waren, Befriedigung ihrer Bedürfnisse suchen ließen.[1])

Besondere Rührigkeit entfaltete auch der Stralsunder Handel. Die Lage der Stadt in nächster Nähe der schonischen Märkte und gerade vor der Ausmündung des Sundes zog einen lebhaften Fremdenverkehr schon früh an und machte die Stadt zu einem Umschlagsplatze zwischen Preußen und Livland und den westlichen Märkten und Händlern. Die exponierte Lage der Stadt wies die Kaufmannschaft ohnehin auf Zwischenhandel und Reederei an. Ohne eine große kommerzielle Bedeutung der Stadt wäre auch der Einfluß der beiden Wulflams innerhalb der Hanse unverständlich.

Für andere bedeutende Hansestädte allerdings werden wir während der letzten Jahrzehnte dieses Zeitraums einen Rückgang ihres Handels anzunehmen haben. Die Kriegspolitik der Mecklenburger und das Unwesen der Vitalienbrüder hatten Rostock und Wismar schwere Wunden geschlagen, den Verkehr aus ihnen verscheucht. Für Wismar bedeutete überdies die Eröffnung der Wasserverbindung von Lübeck zur Elbe 1398 eine schwere Schädigung, denn der große Anteil am Handel mit dem Lüneburger Salz, den Wismar bisher besessen hatte, wurde dadurch schnell und völlig

---

Thorn und Elbing auf Grund des preußischen Pfundzolls für das Jahr 1390 noch hätten vervollständigt werden können; vgl. HR. 1. IV n. 1 § 12, III n. 456 § 3. Jedoch ist es schlechterdings unmöglich, solches Verhältnis zwischen dem Handel Lübecks und Hamburgs, oder Rostocks und Stralsunds anzunehmen, wie die von Stieda berechneten Zahlen fordern. Ist so der absolute Wert dieser sehr zweifelhaft und der relative kaum besser, so muß davon abgesehen werden, sie zu vorschnellen Folgerungen zu verwerten.

[1]) Vgl. noch für ein Jahrhundert später, 1474—1476, die Tabellen bei Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr, i. Ztschr. des westpreuß. Gesch.-Vereins 33 S. 12 f., noch für das 17. Jahrhundert die Zolltaxe bei Siewert, Geschichte und Urkunden der Rigafahrer in Lübeck, Hans. Gesch. Qu. N. F. I S. 422—479.

in die Hände der lübischen Kaufmannschaft hinübergelenkt.[1]) Der Handel Dortmunds aber dürfte durch den großen Kampf der Stadt gegen einen mächtigen Bund von Fürsten und Rittern 1388 und 1389 und durch die daraus folgenden lähmenden Finanzschwierigkeiten eine lange und starke Behinderung erfahren haben.[2])

Wenn also auch wohl die Einnahmen der Mehrzahl der Städte in dieser Zeit sich steigerten, so wuchsen doch andrerseits auch die Ausgaben bedeutend, die im Interesse des Handelsschutzes zu Wasser und zu Lande und im Ausland, sowie zur Verteidigung der Selbständigkeit in der Heimat jetzt notwendig geworden waren und es fortan blieben.

Keineswegs unbedenklich begannen sich bereits die Konkurrenzkräfte zu erheben, welche die alte Hegemonie des lübischen Handels zu beseitigen strebten. Lebhaft entwickelten unter der Friedensregierung des großen Winrich von Kniprode die preußischen Städte einen direkten eigenen Verkehr nach dem Westen, besonders nach England, und umgekehrt begannen Engländer, Holländer und andere Westeuropäer sich gerade in den preußischen Städten heimisch zu fühlen. Auch die livländischen, die in allen Beziehungen weit engern Zusammenhang als die preußischen mit Lübeck hatten, nahmen an dieser Veränderung der Handelszusammenhänge teil. Es war eine Frage der Zukunft, welche Stellung die alten Herren des ost-westlichen Verkehrs im nördlichen Europa zu diesen Neuerungen einnehmen würden.

Es waren für jene Zeiten höchst umfangreiche Seeinteressen, die diese Städte zu schirmen hatten. Selbstverständlich ihnen, den Seestädten, fiel in erster Linie die so oft nötige Befriedung der Meere,

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig, i. Ztschr. f. schlesw.-holst. Gesch. 32 S. 396f., auch Gesch. der Hanse, S. 53, 78f.

[2]) Die Etatsberechnungen, die Stieda für eine Reihe von Städten und viele Jahre angestellt hat, die städtischen Finanzen im Mittelalter, Jahrbücher f. Nationalök. u. Statist. III. Folge, 17 S. 1ff., sind ebenfalls mit großer Vorsicht aufzunehmen. Wenn er z. B. als Einnahme Hamburgs 1360 2935 ℔ hamb., vgl. Kämmereirechnungen, herausg. v. Koppmann, I S. 68, anstandslos einsetzt, übersieht er, daß davon 25 % Anleihe waren, die somit nicht mitgerechnet werden durften, und von der Einnahme Hamburgs 1400, die er, vgl. Kämmereirechn. I S. 488, zu 10199 ℔ hamb. angibt, waren doch 25 % Erlös aus Kriegsbeute, womit also ebensowenig gerechnet werden darf. Auch die zunehmende Münzverschlechterung im allgemeinen ist ein Faktor, der nicht übersehen werden darf, u. a. m.

— in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts waren die Vitalienbrüder in der Ostsee die Störenfriede gewesen, im Anfange des 15. waren es die Likendeeler der Nordsee, — zu. Aber an diesen Interessen waren doch mehr oder minder stark und vielseitig trotz des Landverkehrs, der zwischen dem Osten und Westen sich durch Deutschland bewegte, auch die Hansestädte des Binnenlandes in Ausfuhr wie Einfuhr beteiligt. Die Steigerung des Heringspreises z. B. in Zeiten, in denen gestörter Seefriede den Verkehr der Kaufleute nach dem Norden hinderte, führte diese Zusammenhänge den Binnenstädten wiederholt genugsam vor Augen. Alle handelspolitischen Verwickelungen mußten sie ihnen jederzeit deutlich machen. Dennoch fanden die Fragen des Seeverkehrs, des Seeschutzes und der gegen den Norden zu beobachtenden Politik fast ausnahmslos sehr engherzige, gleichgültige Behandlung in deutschen Binnenstädten. Wie schwer und oft unmöglich blieb es überhaupt für die leitenden Städte, auch nachdem man von einer Hanse der niederdeutschen Städte sprach, nachdem man in ihr die Gemeinschaft einer Summe von Interessen begriffen hatte, alle Städte und Gruppen, ja selbst auch nur die sämtlichen seestädtischen zu einmütiger Mitarbeit an den hansischen Aufgaben heranzuziehen. Wie oft erhoben sich die Klagen Lübecks und des Brügger Kontors über die lähmende Uneinigkeit, über die Gleichgültigkeit der Städte gegen Schäden der Genossinnen,[1]) über die infolge davon drohende Minderung des hansischen Ansehens im Auslande.[2]) Namentlich die preußischen Städte beseelte ein egoistischer Sonderungstrieb, der wiederholt unheilvolle Wirkungen für das Gemeinwohl der Hanse nach sich zog. Schroff setzten sie den Mahnungen der Vertreterinnen des „gemeinen Nutzens und des gemeinen Kaufmanns" die Erklärung entgegen, es „were unsir schade czu gros, sulde wir unsir und unsir stete gut so grobelich in den gemenen nutz usgeben".[3])

Schwer war es daher auch, durch die Tagfahrten den Bund und die Gemeinschaftlichkeit der Interessen zum sichtbaren Ausdrucke zu bringen. Wohl hatte in den sechziger Jahren die Neuheit der Einigungsbewegung schnell das Gefühl einer Verpflichtung

[1]) Z. B. HR. 1. III n. 431 § 5, IV n. 350 § 3, V n. 260 § 3, 263.
[2]) Z. B. HR. 1. V n. 385 S. 285 unten.
[3]) HR. 1. IV n. 325.

zur Besendung der Hansetage in den Städten verbreitet; allein 30 Jahre später mußte Lübeck den säumigen und gleichgültigen Mitgliedern mit Strafen drohen und glaubte die schwindende Achtung des Auslandes vor der Hanse mit dem seltenen Zustandekommen allgemeiner Hansetage erklären zu sollen.[1]) Tagfahrten, die einen allgemein hansischen Charakter trugen, waren allerdings sehr selten. Häufiger fanden sich wendische, preußische, pommersche, livländische, süderseeische und niedersächsische Städte zu Beratungen über die Handelspolitik zusammen, sehr spärlich beteiligten sich die Vororte der westfälischen und niederrheinischen Städte, Dortmund und Köln, an Tagfahrten; als wirkliche Hansetage, die alle Städtegruppen vertreten sahen, kann man nur die Versammlung zu Lübeck am 24. Juni 1379, die von 25 Städten besandt war, und die Versammlung zu Lübeck am 15. Mai 1407, auf der 22 Städte vertreten waren, bezeichnen. Die preußischen Städte aber begannen Widerspruch gegen die immer ausschließlichere Abhaltung der Tagfahrten in Lübeck zu erheben.[2])

Erwägt man zu alledem noch, welche Ablenkung und Störung die Leistungsfähigkeit der mächtigsten Städtegruppen erfuhr, der wendischen durch den mecklenburgisch-dänischen Krieg, der preußischen durch die politisch und handelspolitisch besonderen Interessen des Ordens, aber außerdem auch durch die Territorialpolitik anderer deutscher Fürsten, so wird man die gewaltige Menge diplomatischer Arbeit zu würdigen vermögen, die die lübischen Staatsmänner zu leisten hatten, um für die eigene Heimat und die Hanse das zu erwerben bezw. zu behaupten, was sie tatsächlich im Auslande und bei den Bundesmitgliedern durchsetzten.

Was bei dem allgemeinen Überwiegen des lübischen Einflusses in der Verbindung der Städte, des lübischen Handels und seiner Interessen überall im Auslande für das hansische Leben der Verfassungskampf, dem Lübeck seit Beginn des 15. Jahrhunderts entgegenging, bedeuten mußte, das trat schnell aufs grellste nach allen Richtungen hin zutage.

---

[1]) Z. B. HR. 1. I n. 376 § 1, 388 § 1, 400 § 1, IV n. 414, 440, VIII n. 989, IV n. 580, 585 § 4, V n. 372 § 5, 385 Schluß.

[2]) HR. 1. V n. 372 § 6, 374 § 11, vgl. auch n. 674 § 6. Die undatierten sächsischen Beschwerden, HR. 1. VIII n. 1125, die in § 2 denselben Protest enthalten, können nach § 7 erst in die Zeit kurz vor 1430 gehören.

Durch ein anderes für das Deutschtum im ganzen und für seine Machtstellung im Osten schwerwiegendes Ereignis erfuhr die Mißachtung der politischen Kräfte, die hinter dem deutschen Handel bisher gestanden hatten, gleichzeitig noch eine weitere Steigerung; das war der Zusammenbruch des deutschen Ordens vor der vereinigten polnisch-litauischen Macht.

Von zwei Seiten her war nach der Mitte des 14. Jahrhunderts die revolutionäre Flut nach Niederdeutschland, ins hansische Gebiet, eingedrungen, von Flandern und von Oberdeutschland.[1] Teils hatte sie friedlich wie in Magdeburg schon 1330 oder in langwierigem blutigem Kampf wie in Braunschweig 1374—1380 die Hinzuziehung der Ämter zur Stadtverwaltung herbeigeführt, teils nach manchen Wechselfällen wie in Köln schließlich 1396 die Ratsbesetzung vollständig den Ämtern ausgeliefert, teils nach vorübergegangenen Schwankungen und fehlgeschlagenen Versuchen wie in Bremen 1365—1366, in Hamburg und Lübeck 1376, in Lübeck außerdem 1380 und 1384, in Stralsund 1391—1394 mit einer Festigung des alten aristokratischen Regiments geendet. Unter dem Einflusse der Unruhen begann sich in Bremen, Lübeck, Rostock, Wismar und anderwärts das herrschende Patriziat erst wirklich durchzubilden und fester aneinander zu schließen. Aber was gewichtiger war, — die Hansestädte suchten Verständigung über eine bundesmäßige Bekämpfung der Aufstände, die Hanse als Bund warf sich seit 1366 zur Hüterin der bestehenden aristokratischen Verfassungen auf. Auch in dieser Richtung waren Lübeck und die wendischen Städte durchaus die anstiftenden und treibenden Elemente. Die Aufständischen waren fast durchweg die nach Ämtern organisierte gewerbliche Bevölkerung, die zahlreiche solide Mittelschicht, auf deren physischer Leistungsfähigkeit und materiellem Wohlstande die kriegerische und finanzielle Bedeutung der Städte, in erster Linie allerdings in Ober- und Westdeutschland, aber doch auch in den eigentlich hansischen Gegenden, zum großen Teile beruhte. Ihre Forderungen betrafen in den höchsten Zielen, und diese traten in jedem Aufstande schnell hervor, Beherrschung des Finanzwesens und der Politik der Stadt. Die Kostenfrage der Stadtverwaltung also war das Maßgebende für ihre Aufsässigkeit. Ihr Streben wird noch verständlicher, wenn man sich die in der zweiten Hälfte des

[1]) Vgl. näheres im 3. Buch, III.

14. Jahrhunderts rapide wachsenden Finanzbudgets der Städte vergegenwärtigt, wenn man bedenkt, daß gerade von den minder Vermögenden der Druck stetig steigender Anforderungen am schwersten empfunden wurde.

Auch die lübische Politik arbeitete unter dem hemmenden Drucke der Furcht vor Unruhen der Gemeinde. Nach den achtunggebietenden Leistungen, die das hansisch-lübische Ansehen so glänzend gehoben hatten, zeigte sich seit dem Beginne des 15. Jahrhunderts eine um so mehr in die Augen fallende Zurückhaltung in der Politik Lübecks, die gelegentlich zur Nachgiebigkeit wurde und sowohl dem Auslande gegenüber wie in territorialpolitischen Fragen der deutschen Nachbarmächte Züge von Schwäche zu zeigen begann und anreizend auf die niemals schlummernde Mißgunst der Fürsten wirkte.[1]) Und wenn auch der Rat 1404 sich ermannte, und ein stattliches lübisches Bürgerheer unter Jordan Pleskows Führung tief in Mecklenburg Schrecken verbreitend den Fürsten von Wenden aufsuchte,[2]) so mußte der Rat doch 1406 seiner Bürgerschaft warnend vorhalten, daß man außerhalb Lübecks viel mehr Achtung vor der lübischen Macht habe, als ihr nach ihrem wahren Inhalte zukomme.[3]) Doch die Schulden wuchsen und drückten von Jahr zu Jahr schwerer. Schon 1403 hielt der Rat für nützlich, die Bürgerschaft von der Finanzlage in Kenntnis zu setzen, um sie dadurch für außerordentliche Bewilligungen zur Abtragung der Schulden geneigter zu machen. Damit aber gewann die Gemeinde Oberwasser und drängte nun in fast fünfjährigen, teilweise erregten und gefahrdrohenden Verhandlungen den Rat von einem Zugeständnisse zum andern, bis es sich für ihn um das Höchste handelte, um den Verzicht auf seine Selbstherrlichkeit, auf das Recht der Selbstergänzung. Wiederholt ermahnte der Rat in ernsten und beweglichen Vorstellungen die Bürgerschaft, ihn bei Freiheit, Ehre und Würde zu lassen, womit er von Kaisern und Herren seit alters bewidmet gewesen sei und die zu bewahren er ihnen beschworen habe: „und seht an die Würdigkeit dieser Stadt, die da

---

[1]) Vgl. die scharfe Bemerkung Korners, S. 359 § 1135 (5), den Ausspruch des Lübecker Rats selbst gegenüber der Bürgerschaft, Städtechron. 26 S. 417 oben.

[2]) Korner, S. 101 f. § 779, S. 367 § 1166.

[3]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

ein Haupt ist der Hansestädte, wohin sie mit großen Kosten und Mühen gelangt ist, daß die nicht vernichtet werde, denn unheilbaren Schaden werden Rat und Stadt nehmen, wenn der Rat nicht, wie es doch die Räte allgemein in den andern Städten genießen, das Vertrauen der Bürgerschaft besitzt.“ Er wies auch darauf hin, daß eine so vollständige Umwandlung der Verfassung die Gültigkeit aller mit fremden Mächten geschlossenen Verträge aufheben werde und daß dies um so bedenklicher werden müsse, wenn wie zu erwarten der deutsche König die Tat der Bürgerschaft mit der Achtserklärung beantworten und den ihm befreundeten und verwandtschaftlich verbundenen nordischen Herrscher, König Erich, zu feindlichem Verhalten gegen die Stadt anregen werde.[1]) Nichts konnte ihm helfen, die alte Herrlichkeit zu behaupten. Da verließen im Frühjahr 1408 von den 23 Mitgliedern des Rats 15 mit den Ihrigen die Stadt und gingen in die selbstgewählte Verbannung zu den politischen Freunden nach Hamburg und Lüneburg. Es waren die Staatsmänner Lübecks und der Hanse: die vier Bürgermeister, an ihrer Spitze Heinrich Westhof und Jordan Pleskow, und unter den Ratsherren auch der künftige Erbe von Pleskows überlegenem Ansehen innerhalb der Hanse wie im Auslande, Heinrich Rapesulver.[2]) Doch zeigte sich der größere Takt und die bessere Schulung der lübischen Bevölkerung im Vergleich mit den wüsten Aufstandsszenen anderer Gemeinden darin, daß trotz aller auch hier vorliegenden Verhetzung und Erbitterung die Gemeinde und ihre Leiter Maß hielten in der Behandlung der Gegner.[3])

Beide Parteien wandten sich um Unterstützung ihrer Sache an den Herrn der Stadt, den deutschen König. Es war Ruprecht von der Pfalz, ein Herrscher, der im Reiche nur wenig Beachtung zu erringen vermocht hatte, dessen Anerkennung auch der alte Rat Lübecks ebenso wie die Zahlung der jährlichen Reichssteuer unterlassen hatte. Beides machte sich der neue Rat zunutze und verpflichtete sich damit den Herrscher. Aber das diplomatische Geschick des Jordan Pleskow, Reiner van Calven und Heinrich Rapesulver, die ihn des öfteren in seiner Residenz Heidelberg aufsuchten,

---

[1]) Städtechron. 26 S. 412 § 11, 414 n. 18, 416 n. 21.

[2]) Städtechron. 26 S. 423.

[3]) Z. folg. vgl. Wehrmann, Der Aufstand in Lübeck 1408, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 115 ff.

gewann den König schnell, während der neue Rat durch Zuwiderhandlung gegen die Entscheidung des Reichshofgerichts, welches am 28. Juni 1409 die unverkürzte Wiederherstellung des alten Rats verfügte und durch dauernde Nichtbeachtung der Vorladungen zu Reichshofgerichtsverhandlungen seine Sache ebenso schnell wieder verdarb. Die Schadenersatzansprüche des alten Rats in Höhe der sehr bedeutenden Summe von 4000 M. Gold wurden von Ruprecht anerkannt, ihre Eintreibung erlaubt; am 21. Januar 1410 die Reichsacht über die Stadt verhängt. Der Tod Ruprechts am 10. Mai und die zwiespältige Königswahl hinderten jedoch die Vollstreckung und brachten einen längeren Verzug in die ganze Angelegenheit.

Die Tatsache des lübischen Aufstands aber rief in erster Linie die Besorgnis der andern Hansestädte wach, die aus dem bösen Beispiele eine Ermutigung für die eigenen unzufriedenen Bevölkerungselemente befürchteten. Auch von fortschreitender Erschlaffung sahen sie durch den politischen Zusammenbruch der leitenden Stadt das Bundesleben bedroht, durch wachsende Übergriffe des Auslands die hansischen Privilegien gefährdet. Schon seit Anfang April 1408 suchten Hamburg und die wendischen Städte durch Vermittlung Lüneburgs und direkt die sächsischen Städte zu gemeinsamen Schritten in der lübischen Sache, zu Vorstellungen beim deutschen Könige zu veranlassen. Nachdrücklich rief Hildesheim schon am 27. Mai Ruprechts Hilfe an und begründete sein Gesuch damit, daß die Erniedrigung des lübischen Ansehens nicht allein für Lübeck selbst, sondern auch für das Reich, für „land unde lude", ewiges Verderben nach sich ziehen werde. Und am 20. Juni setzte der wendische Städtetag zu Hamburg dem Könige in ganz ähnlicher Weise die Bedeutung der Umwälzung in Lübeck für Niederdeutschland, für die Hansestädte und den deutschen Kaufmann auseinander.[1]) Die wahrhaft hansische Bedeutung des in Lübeck eingetretenen Ereignisses aber wurde von niemand klarer erkannt und gewürdigt als von dem hansischen Kontor in Brügge. Allen guten Landen und Städten, besonders aber den Hansestädten und dem hansischen Kaufmanne sowie Lübeck selber prophezeite es in seinem großen Warnungsschreiben, das es an die hansestädtischen Gruppen richtete, großes Verderben infolge der Zwietracht

[1]) HR. 1. V n. 497, 514, 521, 556—558, 560.

zu Lübeck. Darum riet es den Hansestädten, sich zusammenzutun und eine Versöhnung in der Stadt zu vermitteln, und erinnerte sie daran, daß Lübeck seit lange eine Hauptstadt der Hanse gewesen sei und den Kaufmann, wo es nottat, allüberall verantwortet und beschirmt habe. Schließlich bat es sie, weil der Kaufmann im Auslande sich mit seinen Gebrechen gewöhnlich an Lübeck gewandt und Lübeck darum zu vielen Zeiten die gemeinen Hansestädte zusammenberufen habe zur Wahrung der Rechte der Hanse und des Kaufmanns, ihm nach umsichtiger Erwägung eine andere Stadt anzuweisen, der er seine Wünsche und Gebrechen, die zurzeit groß und für die Hanse von Bedeutung seien, vortragen könne.[1])

Auch der alte und der neue Rat Lübecks suchten auf die Haltung der Städte Einfluß auszuüben. Der alte Rat verlangte von den Hansestädten und vom Orden, den neuen nicht anzuerkennen, sich der Vermittlung anzunehmen, sich beim König zu verwenden.[2]) Auch Wulf Wulflams, des entschiedensten Vertreters selbstherrlicher Ratsgewalt, bediente er sich zu seinen Werbungen. Doch die livländischen und preußischen Städte und der Orden nahmen eine sehr zurückhaltende Stellung zu denselben ein, sie wollten sich anscheinend für eine Verständigung mit dem neuen Rate vollständige Freiheit vorbehalten. Energisch dagegen traten sächsische Städte für die Rechte des alten Rats wie beim Könige so überhaupt ein.[3]) Selbst in fürstlichen Kreisen erweckte das Schicksal der Ratsmitglieder ehrliches Mitleid. Pfalzgraf Ludwig bei Rhein, König Ruprechts Sohn, gab ihm sympathischen Ausdruck: „Wir habe in der warheit sunderliche mitliden mit in und ist uns leyde, das solich erber lute, de ire tzit so loblich und erberlich herbracht haben, mitsampt iren wyben und kindern in erbeyt, jamer und armut gestoßen werden."[4])

Der neue Rat aber suchte seine auswärtigen Helfer in den Ämtern der anderen Städte; an die Hamburger, die Lüneburger, die Göttinger wandte er sich mit seinen Schreiben; die Rostocker und Wismarer bearbeitete er durch Sendboten. Der Erfolg war groß. Wismar und Rostock lehnten im November 1409 Unter-

---

[1]) HR. I. V n. 675—678.
[2]) HR. I. V n. 499, 500; 483, 559, 562, 584, 585, 587, 599, 602, 603, 652.
[3]) HR. I. V n. 508, 483, 576 § 9, 588—592.
[4]) HR. I. V n. 687.

stützung des alten Rats ab. Im Frühjahr 1410 führte die Gemeinde in beiden Städten eine dem Vorgehen der lübischen entsprechende Umgestaltung des Rats und der Ratsverfassung herbei. Schon am 20. April schlossen dann Lübeck, Wismar und Rostock ein Bündnis auf fünf Jahre.[1]) Noch weiter verbesserte sich die Stellung des neuen Rats, als am 9. August 1410 auch in Hamburg ein Sechzigerausschuß durch Vertrag mit dem Rate Einfluß auf die Ratsgeschäfte gewann und den Rat nötigte, die Mitglieder des alten lübischen, die sich nach ihrem Wegzuge aus der Heimat in Hamburg niedergelassen hatten, auszuweisen.[2]) Im Spätherbste 1409 war überdies der mächtige Wulf Wulflam durch Blutrache zu Tode gekommen,[3]) und ein Ersatz dieser in hansischen Dingen so einflußreich gewesenen Persönlichkeit fehlte.

Von einer der wendischen Ostseestädte also war ein Anstoß zur Sammlung der Hanse, zur Übernahme ihrer Leitung nicht zu erwarten. Bisher hatte Hamburg wie selbstverständlich eine führende Rolle gespielt; es hatte die Städte zu Tagfahrten entboten, in seinen Mauern hatten sich die lübischen Ratsmitglieder aufgehalten und in der Bearbeitung hansischer Fragen den Hamburger Rat unterstützt. Das Gesuch des Brügger Kontors beantwortete auf Antrag der preußischen Städte der Städtetag zu Hamburg am 20. April 1410 damit, daß er das Kontor anwies, sich künftig mit seinen Beschwerden und Gesuchen an Hamburg wie bisher an Lübeck zu wenden. Zwei Jahre später bestätigte der große Hansetag zu Lüneburg diese Verfügung und Hamburg nahm das Amt an, wenn ihm Lüneburg, wohin sich nach ihrer Ausweisung aus Hamburg die lübischen Ratsmitglieder gewandt hatten, als Beirat zur Seite stehen wolle. Für den Fall, daß Hamburg durch seine Gemeinde an der Ausübung der hansischen Pflichten gehindert werde, sollte Stralsund an seine Stelle treten. Tatsächlich jedoch wurde Lüneburg die führende Stadt sowohl durch seinen Zusammenhang mit der großen sächsischen Städtegruppe als auch

---

[1]) HR. 1. V n. 515—519, 588—592, 626 § 13, 717, 718 (gedr. Hans. UB. V n. 942), Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Prog. Rost. 1888 S. 11 f., Crull, Ratslinie der Stadt Wismar, Hans. Gesch. Qu. II S. 49.

[2]) HR. 1. V n. 559, 585, 599, 652, 683, Koppmann, Der erste hamburgische Rezeß, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 10 ff.

[3]) Zwischen dem 13. September u. 24. November, HR. 1. V n. 695, 696, Fock, Rügensch-pomm. Gesch. IV S. 109.

durch die Anwesenheit des alten lübischen Rats in seinen Mauern.[1])

War somit diese Verfassungs- und Geschäftsordnungsfrage geregelt, so blieb doch gleichwohl das Bundesleben aufs äußerste geschwächt. Lübeck, Rostock und Wismar hatten ihre Stellung in der Hanse, ihren Einfluß auf die Erledigung hansischer Geschäfte verloren, der diplomatische Verkehr mit ihnen war abgebrochen. Die preußischen Städte waren seit dem polnischen Kriege 1410 jahrelang vollauf mit ihrem Verhältnis zum Hochmeister und zu Polen beschäftigt, die süderseeischen hatten 1407 zum letzten Male einen Hansetag besucht. Aber nun, da der leitende Einfluß der wendischen Städte auf die Hanse hinweggefallen war, zeigte es sich, daß das Interesse an der Hanse auch im Binnenlande lebendig war, lebendiger als aus seinem spärlichen Besuche der Hansetage, aus seiner zur Schau getragenen Gleichgültigkeit oder gar Widersetzlichkeit gegen die von den Seestädten angeordnete Politik geschlossen werden konnte. Der Lüneburger Hansetag am 10. April 1412 wies mit 24 teilnehmenden Städten eine starke Besendung auf, davon waren Binnenstädte zwischen Rhein und Elbe, eingerechnet Lüneburg selbst, gerade die Hälfte: Köln und Dortmund, Goslar und Braunschweig, die bisher fast die einzigen Binnenstädte auf Hansetagen gewesen waren, außerdem aber Wesel, Münster, Osnabrück, Hildesheim, Hannover, Salzwedel, Magdeburg. Erst der politische Zusammenbruch der wendischen Gruppe, der in allen Fragen, in denen sie früher gemeinschaftlich gehandelt hatte, immer greller zutage trat, ermöglichte es ihnen und zwang sie zugleich, mit größerem Eifer sich der Lösung der mannigfaltigen hansischen Aufgaben anzunehmen. Unter diesen stand die Regelung des Verhältnisses zwischen der Hanse und Lübeck an erster Stelle. Der Eingriff der neuen Reichsgewalt ließ diese Frage gerade jetzt wieder brennend werden.

Die Geltendmachung der Reichsacht und der Schadenersatzansprüche des alten Rats durch fürstliche Gewalten schwebten seit 1410 drohend über Lübeck. Aber mit Waffengewalt, mit Geld, mit freundschaftlicher Verständigung wußte der neue Rat diese Gefahren

[1]) HR. 1. V n. 674 § 5, 705 § 13, vgl. n. 644, VI n. 48, 112, n. 68 A § 18, B § 12; wie berechtigt die Klausel wegen Hamburgs war, zeigte sich im Verlauf des Hansetags, das. A § 7, B § 18, 19.

abzuwenden, seinen Bürgern die Freiheit des Verkehrs durch die Umlande zu wahren.[1]) Bedenklicher schien die Haltung des Auslandes für den lübischen Handel werden zu sollen. Gegen die Reichsacht gewährten keine Privilegien Schutz. Holland drohte der Reichsacht und dem alten lübischen Rate Genüge tun zu wollen; von Frankreich und England, von Burgund und Brabant stand nach der Ansicht des Brügger Kontors das gleiche zu befürchten. Ein friedloser Zustand für den hansischen Kaufmann im Auslande war damit überhaupt in Aussicht.[2]) Diese Stimmung des Auslandes suchte der alte Rat, immer auf dem Posten, wo es mit ehrenhaften Mitteln für seine Sache zu wirken galt, auszunutzen. Am 17. Februar 1411 erschienen Jordan Pleskow und Klaus van Stiten[3]) vor dem Brügger Kontor und verlangten seine Zustimmung zur Ausführung des Hofgerichtsurteils, d. h. zum Arrest auf das dort auf dem Stapel lagernde lübische Gut. Dasselbe Gesuch trugen sie den flandrischen Leden und dem Herzoge von Burgund vor. Zwar willigten sie in einen Aufschub bis zum 31. Mai, aber das Kontor, das mit seinen Sympathien durchaus auf seiten des alten Rats stand, teilte Lübeck und den Hansestädten mit, daß es keine Macht habe, die Lübecker gegen des Kaisers Recht und Acht zu verteidigen, und daß der gemeine Kaufmann nicht mitverderben dürfe um des lübischen willen. Und der Herzog und die Lede begehrten von Lübeck Aussöhnung mit dem alten Rate.[4]) Schon war Jordan Pleskow diesen Schreiben nach dem Osten vorausgeeilt. Am 28. März ersuchte er den Hochmeister und seine Städte in Elbing um ein Verbot des lübischen Handels im Ordenslande. Aber der Hochmeister und ihm folgend seine Städte waren nur zu freundlich mahnenden Schreiben, die Lübeck Aussöhnung mit dem alten Rate anrieten, zu bewegen. Der Orden fühlte sich dem neuen Rate, der ihn durch Truppensendungen in seinem Kriege gegen Polen ge-

---

[1]) HR. 1. V n. 595, 610, 611, Wehrmann, Aufstand in Lübeck, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 124f. (wozu jetzt Städtechron. 26 S. 439f.), 128f. Hans. UB. V n. 990 u. Anm. 1; Herzog Bernhard von Braunschweig-Lüneburg blieb Anhänger des alten Rats. HR. 1. V n. 688.

[2]) HR. 1. V n. 685, 690a, 686, 689.

[3]) Nicht Reiner van Calven, wie Wehrmann a. a. O. S. 131 angibt, HR. 1. V n. 690a, VI n. 27.

[4]) HR. 1. V n. 690a—694, VI n. 27—31, Hans. UB. V S. 518 Anm. 2.

wonnen hatte, verpflichtet und hoffte noch auf weitere Unterstützung durch ihn.[1])

In Lübeck aber erweckten die Reichsacht und die Schritte des alten Rats Beunruhigung. Die großen Handelsherren des russisch-flandrischen Verkehrs, die Brüder Hildebrand und Siegfried Vockinghusen, Peter Karbow, Heinrich Slyffer, Tilman Brekelvelde u. a., erwarben für sich und ihren Handel besondere, sichernde Geleitsbriefe vom deutschen Könige.[2]) Und wie das Vorgehen des alten Rats in Brügge die Hansestädte und die Kaufmannschaft in Bewegung brachte,[3]) so hielt es auch der neue Rat Lübecks in dieser schwersten Bedrohung für nötig, endlich aus seiner Regungslosigkeit herauszutreten. Er ersuchte seinen Gönner, den Herzog Heinrich von Braunschweig, um Fürschreiben an den Herzog, die Lede, das Kontor. An das letztere wandte er sich auch selbst in herrischem Tone, begehrte die Beschirmung des lübischen Kaufmanns, drohte ungeschickt und töricht genug, sonst dem gemeinen Kaufmann seine in Lübeck aufbewahrten Privilegien entziehen, d. h. die Hanse verhansen zu wollen! In würdiger Weise wies das Kontor ihn zurecht.[4]) Da sandte der neue Rat zwei Mitglieder nach Brügge, nicht um mit dem Kontor zu unterhandeln, sondern um innerhalb der Genossenschaft Zwietracht zu säen, um zu drohen und anmaßende Forderungen zu stellen. Die Art, wie die Gesandtschaft sich ihres Auftrags entledigte, überbot sogar noch, was der neue Rat bisher an Proben seiner politischen Unfähigkeit, seines Mangels an diplomatischem Takt beigebracht hatte. Nur den Erfolg hatte die Sendung, daß der neue Rat sich offenkundig bloßgestellt hatte.[5]) Doch scheint es das Brügger Kontor gewesen zu sein, das in seiner Einsicht in die Unmöglichkeit, lübische und hansische Interessen ohne schwere Schädigung der letzteren zu scheiden, den alten Rat vermochte, auf seinen Arrestforderungen nicht zu bestehen.

Da machte am 21. Juli 1411 eine nochmalige Wahl Sigmund

[1]) HR. 1. V n. 698 § 12, 13, 16, 699, 700, vgl. VI n. 11—13, 32.

[2]) HR. 1. V n. 679—682, es sind dieselben lübischen Kaufherren, die am häufigsten auch in den von Stieda bearbeiteten hansisch-venetianischen Handelsbeziehungen vorkommen, vgl. dort die Register.

[3]) HR. 1. VI n. 21, 22, 16 § 1—3, 17—19.

[4]) HR. 1. V n. 25, 26, 33.

[5]) Hans. UB. V n. 1022, Wehrmann a. a. O. S. 131 f.

zum alleinigen deutschen Herrscher. Ohne Zögern wandte sich der alte Rat durch Jordan Pleskow, Reiner van Calven und Heinrich Rapesulver an ihn nach Ofen und gewann ihn für sich. Am 12. Februar 1412 erging eine königliche Ladung an den neuen Rat auf den 25. Juli. Die Hanse wurde um Mitbesendung des Verhandlungstags ersucht. Die Wiederaufnahme des Verfahrens durch Sigmund äußerte ihre Wirkungen ebenso in dem Zustandekommen wie in den Beschlüssen des großen Lüneburger Hansetags. Die Besendung des von Sigmund angesetzten Verhandlungstags wurde von ihm beschlossen.[1]) Der Ton gegen Lübeck und seinen Städteanhang wurde energischer und die Zurückhaltung größer. Es kam Lübeck völlig überraschend, daß sein Verfassungsstreit als erster und wichtigster Gegenstand auf die Tagesordnung gesetzt, daß den Vertretern Lübecks, Rostocks und Wismars von der Versammlung Sitz und Stimme inmitten der anderen Städteboten verweigert wurden. Ein nachdrücklicher Vermittlungsversuch des Hansetags scheiterte jedoch wie alle früheren. Da beschloß er den Ausfall der von Sigmund eingeleiteten Verhandlung abzuwarten und wenn bis zum 11. November die Reichsacht nicht aufgehoben sei, dieser und den Anträgen des alten Rats Folge zu geben, nämlich: „dat denne de stede de van Lubeke myden willen also vorachtede unde henselose lude". Die preußischen und livländischen Städte versagten ihre Zustimmung dazu, die Gemeinde Hamburgs überhäufte den Hansetag mit Vorwürfen, aber das schnelle und scharfe Auftreten seiner Boten nötigte sie zu Entschuldigungen.[2])

Der Ofener Tag jedoch wurde vom neuen Rate ignoriert, und so erklärte Sigmund den alten für rechtmäßig und wies die Hanse an, ihm zu seinem Rechte behilflich zu sein. Aber diese Erklärung hatte nur den Wert einer vorläufigen Meinungsäußerung des Reichsoberhaupts. Eine Bestätigung der Erlasse seines Vorgängers fügte der König nicht hinzu, die bereits entworfene Oberachtserklärung gegen Lübeck verkündete er nicht.[3])

So kam es schließlich weder zur Ausführung der Reichsacht, noch des Arrests, noch der Verhansung. Vom Könige geschah

---

[1]) HR. 1. VI n. 100—104, 68 A § 27, B § 5, 21, n. 107—111, 113.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 5, B § 20, 97 § 4, 113; n. 68 A § 7, B § 18, 19, 72—74.

[3]) HR. 1. VI n. 105, 111, vgl. n. 262 § 16.

nichts, seinem Urteil, von den Hansestädten nichts, ihren Drohungen Nachdruck zu geben. Die Hanse der Städte schien nicht mehr vorhanden, da das Haupt fehlte und seine leitenden Staatsmänner den festen Boden der Heimat unter den Füßen verloren hatten. Abwartend blieb die Haltung des Ordens; Anträge Stralsunds auf Maßregeln gegen den lübischen Handel in seinen Landen beantwortete er mit freundlichen Schreiben an Lübeck, worin er um weitere Unterstützung gegen Polen bat.[1]) Das große Ereignis, das ihn ausschließlich fesselte und in seinen Grundfesten erbeben machte, war der endlich ausgebrochene Krieg mit Polen und seine Niederlage in demselben.

Auf die Zeiten Winrichs von Kniprode, der von 1351—1382 die Hochmeisterwürde innehatte, blickte man, was die innere Kraft und Blüte des Ordens, die Zahl bedeutender Persönlichkeiten, das äußere Ansehen anbelangte, im Orden bald zurück wie auf ein goldenes Zeitalter. Der Hochmeister, ein herrlicher Mann in seinem Äußern, aller Weisheit und Rates voll; die Gemeinde der Ordensbrüder eine Aristokratie im edelsten Sinne, darunter so viele hervorragende Leute, daß man in jedem Konvent einen oder zwei als würdig des Hochmeisteramts durch Weisheit und Rechtlichkeit hätte namhaft machen können. Auch die fremden Kriegsgäste, Fürsten und Herren, die zum Heidenkampf und zur Erlangung ritterlicher Ehren durch des Hochmeisters Hand fast Jahr für Jahr ins Land zogen, nahmen diesen Eindruck mit sich hinweg. Unter ihnen ging das Wort: „Willst du dich als klug erweisen, so täusche die Herren von Preußen". Die erprobten Männer dieser alten Zeit hielten auch die Gebote Gottes in Zucht und Frömmigkeit und waren eifrig in seinem Dienste. Das alles wurde seitdem von Tag zu Tag schlechter, und Ungemach, Vergewaltigungen und Nachstellungen durch heidnische und christliche Herrscher waren die traurige Folge für das Land. So stellte sich denen, die in den harten, trostlosen Zeiten unaufhörlichen Kriegslärms und steigenden Elends im Ordensstaate lebten, die gute alte Zeit seines Glanzes, seiner Macht und Herrlichkeit dar.[2]) Nicht alles mochte den

[1]) HR. I. VI n. 118 § 3, 121. Zu beachten ist das auffallende Zusammenschrumpfen des Materials während der Jahre 1413—1415.

[2]) Vgl. die ältere Hochmeisterchronik i. Script. rer. Prussic. III S. 599ff., auch Töppen, Akten der Ständetage Preußens, III S. 174 unten.

Zeitgenossen selbst so leuchtend erschienen sein. Zu leugnen ist dennoch nicht, daß der Orden im selben Zeitraume den Höhepunkt erreichte, in dem die deutschen Städte sich zur Hanse zusammenfanden und sich Geltung als politische Macht erzwangen. Um so mehr hob sich Winrichs Regierung als das goldene Zeitalter von den folgenden ab, weil bald nach seinem Tode in den äußeren Verhältnissen des Ordens Umstände eintraten, in den inneren aber Bestrebungen lebendig wurden, die einen beginnenden Rückgang ankündigten.

Großfürst Wladislaw Jagiello von Litauen wurde 1386 Christ und vereinigte durch seine Heirat mit der polnischen Erbin Hedwig gleichzeitig Polen mit Litauen. Dem polnischen Adel, der ihn auf den Thron hob, mußte er eine umfangreiche Selbstherrlichkeit zugestehen [1]) und die Erfüllung seines nationalen Wunsches, Wiederaufnahme des Kriegs gegen den Orden, versprechen. Als Herrscher in Litauen mit großfürstlicher Würde setzte Wladislaw seinen Vetter Witold ein. Indem auch Litauen das Christentum annahm, wurde der Kampf gegen die Heidenschaft und die Feinde der Christenheit, auf dem der Ruf und das Ansehen des Ordens beruhte, illusorisch. Die enge Vereinigung der beiden Mächte des Hinterlands, die bisher einander in Feindschaft gegenübergestanden hatten, bedrohte fortan fast unablässig den Orden mit Krieg. Es wurde das Hauptziel der Ordenspolitik, durch immer neue Wendungen denselben zu verhindern. Zugleich suchte er vermittelst seiner großen Geldmittel durch Erwerbung wichtiger Grenz- und Verbindungsgebiete seine Stellung zu verstärken. Er erwarb Schievelbein schon 1384, Dobrin 1392, Samaiten durch Vertrag mit Witold 1398, Dramburg und Falkenburg 1400, die Neumark 1402. Wiederholt, jedoch vergeblich erhob Polen Einspruch. Hochmeister Konrad von Jungingen, der von 1393—1407 regierte, wußte immer mit virtuoser Geschicklichkeit einem drohenden Angriffe Polens vorzubeugen. Doch nicht jedermann im Orden verstand seine Kunst zu würdigen. Es gab Heißsporne genug unter den jüngeren Mitgliedern, und auch des Meisters Bruder Ulrich gehörte zu ihnen, die mit Entschiedenheit den Krieg gegen Polen forderten. Eine Geringschätzung der polnisch-litauischen Macht griff unheildrohend Platz, eine nervöse Gereiztheit gegen jede Regung in Polen begann,

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 313 oben.

Spott und Tadel über die Friedenspolitik des Hochmeisters wurden laut. Nach des Meisters Tode gewann diese Kriegspartei die Oberhand, zum Nachfolger wurde sein Bruder Ulrich von Jungingen gewählt; umsonst hatte der Verstorbene vor dieser Wahl gewarnt.[1])

An Herausforderungen ließ es Polen allerdings auch jetzt nicht fehlen, wurde jedoch völlig überrascht, als der Orden 1408 plötzlich den Frieden aufkündigte und angriff. Das Schicksal der Dobriner Besatzung, die, Männer und Weiber, von den Ordenstruppen verbrannt wurde, kennzeichnete die schonungslose Wildheit des Kampfes.[2]) Noch einmal aber trat ein Aufschub des Entscheidungskampfes ein, indem der deutsche König Wenzel dazwischen trat und einen Frieden bis zum 24. Juni 1410 vermittelte. Die Zwischenzeit benutzten sowohl Polen als auch der Orden zu den umfassendsten Rüstungen. Auf den großen Märkten in Breslau, Prag, Wien, Schweidnitz, Liegnitz ließ der König die zu Kriegszwecken nötigen Ankäufe machen.[3]) Aus dem ganzen Osten sammelte er seine Hilfsvölker. Beide Mächte bearbeiteten die westeuropäischen Höfe durch Gesandtschaften, aber mehr als unverbindliche Sympathiekundgebungen für seine Sache erzielte der Orden nicht.[4]) Ende Juni 1410 fiel König Wladislaw mit gewaltigem polnisch-litauischem Heere unter unmenschlichen Greueln ins Ordensland ein. Am 15. Juli kam es an den Quellen der Drewentz bei Tannenberg zur Schlacht, die mit der vollständigen Niederlage des Ordens endete; Ulrich von Jungingen selbst fiel. Erst am 25. Juli langte Wladislaw vor der Marienburg, der Hochburg des Ordens, an.[5])

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 11 c. 43, S. 625ff., S. 319, IV S. 56; zur Unterschätzung der polnisch-litauischen Macht HR. 1. VIII n. 234.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 301f.

[3]) Script. rer. Prussic. III S. 313.

[4]) Trotz des Ausspruchs des Königs Heinrich IV. von England, HR. 1. V n. 639, 640.

[5]) Die Niederlage machte in Europa ähnliches Aufsehen wie die von Nikopolis 1396, die Sigmund durch die Türken erlitt. Beide Male begaben sich die Ritterheere wichtiger taktischer Vorteile, befangen in den Vorstellungen und Bräuchen turnierartig geordneten Kampfes. — Die Verluste müssen auf beiden Seiten entsetzlich gewesen sein. Allein das Aufgebot Elbings ließ 550 Bürger und Wappner auf dem Platze; es war überdies eine für Elbing enorm große Streitmacht gewesen; Töppen, Elbinger Antiquitäten I S. 95, 98, Script. rer. Prussic. III S. 400. — Aus der Chronik des Thom. Walsingham spricht sogar Genugtuung über die Niederlage, Script. rer. Brittan. 28. I. II

Und nun begab sich etwas Wunderbares. Binnen Monatsfrist huldigten dem Könige die vier Bischöfe Preußens, von Ermland, Kulm, Samland und Pomesanien. Der preußische Landadel, die großen Städte des Landes halfen die Ordensbrüder verjagen und schwuren ihm Treue. Wie etwas Fremdes, wie eine Last warfen sie die Herrschaft des Ordens von sich.

Sie war den Untertanen immer fremd geblieben. Aus der Fremde kamen die Brüder des Ordens, der einheimische Adel fand keine Aufnahme in ihn. Im Vergleich mit seinen Standesgenossen in Deutschland war seine Lage sehr gebunden und unbehaglich. Auch für die Städte des Ordens bestand ein entsprechendes Verhältnis. Die festgefügte Verfassung, die zugleich eine politisch-militärische und eine wirtschaftliche war, ließ den Orden die volle Herrschaft und Kontrolle über seine Städte festhalten, als in vielen anderen deutschen Territorien längst die Macht der Landesherren auf ein sehr geringes Maß von Rechten herabgesunken war. Die reiche Summe seiner Einkünfte und das wohlgeordnete System seines eigenen Handels mit dem Auslande erhielten ihn im Besitze frei verfügbarer Geldmittel und sicherten ihm die Unabhängigkeit von seinen Ständen. Die Entwicklung der ständischen Freiheit war also im Ordenslande um über anderthalb Jahrhunderte hinter derjenigen des übrigen Deutschlands, z. B. der Mark Brandenburg, zurück. Das Vorbild der westlichen Standesgenossen aber verfehlte seinen Eindruck auf Adel und Städte in Preußen nicht und ließ Wünsche nach gleicher Freiheit heranwachsen, die schließlich nur noch auf die erste große Schwächung der Ordensmacht warteten, um sich Anerkennung zu erzwingen. Und wieviel größere Erbitterung mußte sich bei den Ständen ansammeln, da die Ordensherrschaft noch in einer Reihe einzelner Fragen ihre Übermacht ohne Rücksicht auch auf die gerechten Beschwerden der Untertanen zur Anwendung brachte.

S. 284 f. — König Sigmund nennt, Script. rer. Prussic. III S. 403, die Marienburg: cor terre . . in quo thesaurus eorum habetur. Dieser Ordensschatz genoß sagenhaften Ruhm. Gilbert de Lannoy, der 1413 sich in Preußen aufhielt, sagt, Script. rer. Prussic. III S. 444 c. 25, von der Marienburg, sie enthalte den Schatz und die Stärke Preußens, sei jederzeit zum Unterhalt für 1000 Mann auf 10 Jahre, bezw. 10 000 auf ein Jahr verproviantiert. Nach das. S. 282 ergab für 1406 die Messung der in Marienburg lagernden Getreidevorräte die gewaltige Menge von 3135 Last Korn!

Der Eigenhandel, den der Orden mit einem besonderen Beamtenpersonal seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts zu entwickeln begann, hatte seine Zentralstellen in den beiden Großschaffereien Marienburg und Königsberg. Die erstere war zunächst auf das Getreide der Weichselländer, die letztere auf den Bernstein des Samlands basiert. Ihr Handel diente ursprünglich der Befriedigung der Ordensbedürfnisse. Wachsende Erträge und Geldmittel führten ihn aber namentlich unter Winrichs und seiner Nachfolger Regierung darüber hinaus zur Entwicklung eines landesherrlichen Handels in großem Maßstabe mit allen Waren des west-östlichen Verkehrs. Die Königsberger Zentrale hatte ihre Lieger vor allem in Lübeck und Brügge, wo der Bernstein an die dortigen Paternostermacherämter abgesetzt wurde, andererseits in Lemberg eine Niederlage, wo er Abnehmer an den armenischen und italienischen Kaufleuten hatte. Der Handel der Marienburger Zentrale war noch erheblich ausgebreiteter. Sie hielt ebenfalls in Brügge, aber auch in Schottland und England ihre Lieger. Sie beteiligte sich an Reedereigeschäften und ließ Schiffe für sich bauen, deren wachsende Größe seit der Wende des 14. Jahrhunderts wichtigen Einfluß auf den Privatschiffsbau in Preußen auszuüben begann.[1]) Die auswärts eingehandelten Waren ermöglichten dem Orden, daheim einen sehr bedeutenden Detailhandel zu treiben. Außerdem lieh er seine wachsenden Kapitalien gegen Zins trotz des kirchlichen Verbots aus und legte sie in verschiedenartigen Unternehmungen im Lande an. In seinen drei größten Handelsstädten Thorn, Elbing und Danzig erbaute er sich seine eigenen Speicher und Anstalten.

Die lange Friedenszeit beförderte den Ausbau des preußischen Landes, das Aufblühen von Handel und Verkehr sowohl des Ordens wie seiner Städte ganz ungemein. Im Jahre 1396 arbeitete die Königsberger Schafferei mit einem Kapitale von 30000 M. preußisch, 1406 betrug es 77000 M. insgesamt. Das der Marienburger betrug 1404 52000 M. preußisch. Und da die folgenden Jahre für den hansischen und so auch für den Ordenshandel im Westen sehr günstig waren, insbesondere infolge der Teuerung 1408 und 1409,[2]) so dürfte die Marienburger Großschafferei damals rechts große Einnahmen erzielt haben. Wenn daher der Hochmeister in den trübsten

[1]) Vgl. im dritten Buch, II. 1. Kap.
[2]) Vgl. im zweiten Buch, II. 1. Kap.

Zeiten um die Mitte des 15. Jahrhunderts den furchtbaren Rückgang des Ordenshandels seit 1410 beklagte und wehmütig der Zeiten gedachte, da die Marienburger Schefferei mit einem Betriebskapital von über 100 000 M. ihre Geschäfte machte, so wird man diese Angabe kaum sehr übertrieben nennen dürfen.[1])

Eine so bedeutende Konkurrenz des Ordenshandels erregte schon an sich wachsende Abneigung bei den preußischen und den andern Hansestädten. Aber der Orden forderte sie auch geradezu heraus. In Brügge erfreute er sich des Genusses der hansischen Privilegien, übernahm damit auch die Pflicht, die hansische Handelspolitik zu unterstützen. Er tat das Gegenteil. In Flandern, Frankreich, England verfolgte er gesondert von der Hanse seine eigenen Interessen und schwächte die Durchschlagskraft hansischer Erlasse. Kein Wunder, daß die Städte ihm den Zutritt zum Hofe in Nowgorod verweigerten. Eine Entfremdung zwischen dem Orden und den wendischen Städten trat ein. Durch die Haltung des Ordens in den mecklenburgisch-dänischen Verwicklungen, die Tätigkeit der Städte in seinem Streit mit Königin Margrethe von Dänemark um Gotland wurde die trennende Kluft sehr erweitert. Aus dem hansischen Pfundzoll, dieser recht eigentlich hansischen Erfindung von 1361, der auf Zeit eingeführt zu werden pflegte, wenn große Ausgaben zugunsten der Allgemeinheit nötig waren, machte der Orden seit 1398 eine landesherrliche Abgabe in Preußen und hob dadurch die Brauchbarkeit desselben als hansische Maßregel auf. Vorstellungen der Hansestädte dagegen waren vergeblich; der Orden beharrte darauf, ein Drittel, seit 1409 sogar zwei Drittel des in Preußen erhobenen Pfundzolls, dessen Einrichtung er auch von sich aus verfügte, einzuziehen, und lehnte es im übrigen ab, daß seine Städte wie üblich der Hanse Rechenschaft über die Erträge ablegten. Das Unglück des Ordens unterbrach für Jahre diese Streitfragen.

Viel bedenklicher war es für den Orden, daß seine städtischen und ländlichen Untertanen seit 1388 über Unrecht und Gewalt seitens der Ordensangehörigen zu klagen begannen. Es handelte

---

[1]) Töppen, Akten, II n. 83 Schluß, n. 150 § 4, 8, 166 II § 4, 8, 167 § 4. bes. n. 272 Anfang. Sattler, Der Handel des deutschen Ordens, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 59ff., wozu S. 137ff., u. Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, Einl., besonders S. XIIIf., XVIII, XXIf., XXXVff.

sich dabei gewiß in manchen Punkten um altes Herkommen, das nur die gesteigerte Empfindlichkeit, die nach Gründen für die Unzufriedenheit suchte, mit immer lebhafteren Klagen als Unrecht brandmarkte. In anderen freilich war das Recht zu Beschwerden ohne weiteres unbestreitbar. Mit ihnen trat ein neues Element in das Verhältnis des Ordens zu seinen Untertanen. Konrad von Jungingen beschwichtigte im einzelnen wiederholt, aber im ganzen war er erfolglos. Nach dem Regierungsantritt seines Bruders vereinigten sich im Mai 1408 Adel und Städte, die sonst so vielfach widerstreitende Interessen hatten, zum erstenmal und legten dem Hochmeister ihre Beschwerden in programmäßiger Form vor.[1]) Abgestellt wurden dieselben nicht und darum wieder und wieder mit gereizterem Tone bis zur Katastrophe des Ordens bei Tannenberg vorgebracht.

Sofort entfesselte dies Unglück im Lande die still genährte Abneigung gegen die Ordensherrschaft. Beweglich klagt ein wohlunterrichteter Zeuge über den unerhört schnellen Abfall der Untertanen von der Sache des Ordens. In aller Kürze befand sich bis auf wenige Schlösser die ganze westliche Hälfte des Ordensstaats in polnischer Hand. Elbing huldigte schon am 22. Juli dem Könige, nachdem es die Ordensbesatzung aus seiner Burg verjagt hatte, Thorn vor dem 7. August, Danzig am 7. August, nachdem es in der ersten Zeit nach dem Unglück noch mannhaft für den Orden eingetreten war. Die Ordensherrschaft in Westpreußen konnte für abgetan gelten. Am 10. August 1410 erschienen die bedeutendsten Ratspolitiker der vier Städte Thorn, Danzig, Elbing und Braunsberg, darunter von Elbing Johann von Thorn und von Danzig Konrad Letzkau und Arnold Hecht, im Feldlager des Königs vor der Marienburg, bestrebt, den Frieden ihrer Städte mit Polen auf möglichst günstige Bedingungen hin zu vermitteln. Sie baten um die Gewährung einer Anzahl von Privilegien, die zugleich deutlich machen, worin die Städte sich vom Orden beeinträchtigt erachteten: freie Verfügung Danzigs und Elbings über die Weichselmündung und die Balge, Überweisung der ehemaligen Ordensspeicher, Übertragung des Münzrechts, Unterstellung der Kornausfuhr unter ihren Willen, völlige Zoll-, Verkehrs- und Handelsfreiheit in Polen, selbständige Besetzung der städtischen Pfarren.[2])

[1]) Töppen, Akten, I n. 79, 82, HR. I. V n. 543 § 1, 6.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 318, 400, 428, 485 f., Töppen, Akten, I n. 93, 95—101, 105, 106, HR. I. V n. 722 § 1—6.

Über die Dauer der polnischen Herrschaft aber täuschten sie sich. Die Belagerung der Marienburg mißlang infolge der heldenmütigen Verteidigung durch den Komtur von Schwetz, Heinrich Reuß von Plauen. Nach neunwöchigen Anstrengungen mußte der König sein leichengefülltes Lager am 19. September räumen; er legte Besatzungen in die Ordensburgen, verließ das Land und löste sein Heer auf. Aus Livland und Deutschland kamen dem Orden Zuzüge; auch der neue Rat Lübecks sandte Hilfstruppen, um an dem Orden einen politischen Freund zu gewinnen. Der Stern des Ordens begann sich wieder zu erheben, am 1. Februar 1411 schloß der neue Hochmeister, den der Orden seit dem 9. November 1410 besaß, Heinrich Reuß von Plauen, mit König Wladislaw den Frieden von Thorn, der den Orden in seinem Länderbestand im wesentlichen wiederherstellte, ihm aber eine Zahlung von 100 000 Schock böhmischer Groschen auferlegte, den Krakauer und Thorner Stapelzwang für aufgehoben erklärte. Aber der Krieg hatte das Land weithin entsetzlich verwüstet und die Finanzlage des Ordens aufs schwerste zerrüttet. Um das Geld zusammenzubringen, sah sich der Orden auf die Hilfe seiner Stände angewiesen und damit war es mit seiner alten Selbstherrlichkeit vorbei.

Aber ein Hochmeister wie Reuß glaubte den Widerstand seiner Städte gegen die Steuerforderungen, die Gesuche um vorherige Abstellung aller ihrer Beschwerden und um Gewährung einiger, Sicherheit, Verfassung und Handel der Städte festigender Rechte mit blutiger Gewalt beantworten zu dürfen. Die Häupter des Danziger Rats, die Bürgermeister Konrad Letzkau und Arnold Hecht, die auch als hansische Diplomaten berühmt waren, und wie es scheint die des Thorner Rats fielen.[1]) Wohl unterwarf er dadurch und durch die Verbindung mit den Ämtern der Städte diese für den Augenblick und setzte seine Ansprüche durch. Aber die so nötige Politik der Versöhnung war die nicht, die mit Rechtsbruch und Vergewaltigung die gefährlichste Schicht der Untertanen, die Städte, aufs tiefste verletzte. Bei der Erhebung des Landes gegen den Orden 1440 und 1453 waren jene Gewalttaten unter den schwersten Anklagen, die die Aufständischen zur Rechtferti-

---

[1]) Töppen, Akten I n. 119—121, S. 131f., Script. rer. Prussic. III S. 326f. u. das. IV S. 384ff.: Hirsch, Der Danziger Bericht über Konrad Letzkau und sein historischer Gehalt.

gung ihres Vorgehens gegen den Orden erhoben. Als der Hochmeister die Stände 1412 um neue große Geldbewilligungen zur Abtragung der Kriegsschuld angehen mußte, nötigten sie ihn zur Bewilligung des Landesrats, eines ständischen Kollegiums, das aus Mitgliedern der Städte und der Ritterschaft der verschiedenen Landesteile gebildet sein und fortan die Verwendung der von den Ständen zugestandenen Geldbeihilfen überwachen sollte.[1])

Reuß war nur ein unverzagter Kriegsmann und als solcher der Retter des Ordens, aber in keiner Weise ein Staatsmann. Auf diesem Gebiete drohte er alles, was er mit dem Schwerte gerettet, durch unvernünftigen Despotismus und einsichtslosen Eigensinn zu zerstören. In seiner Feindschaft gegen Polen war er der würdige Nachfolger Ulrichs von Jungingen. Schon 1411 wollte er das verwüstete, durch Mäusefraß, Mißwachs und Teuerung überdies geschlagene Land in neuen Krieg mit Polen stürzen. Wieder warb er nicht umsonst um Hilfe bei den drei revolutionären wendischen Städten und bei Hamburg.[2]) Im Orden aber hatte durch das Unglück diejenige Partei, welche die Polenpolitik Konrads von Jungingen für die richtige ansah, mächtige Verstärkung erfahren. An ihrer Spitze stand der Ordensmarschall selbst, Michael Küchmeister von Sternberg. Schon 1411 drohte die Erbitterung über die Mißwirtschaft des neuen Hochmeisters sich in einer Verschwörung zu entladen. Auch das ganze Kulmerland, das einflußreiche Übergangsgebiet zwischen Polen und dem Ordenslande, war aufgewiegelt. Doch diese Gefahr für Reuß ging vorüber. Als er aber 1413, nachdem er kaum die letzten Summen der Kriegsschuld an Polen abbezahlt hatte, gereizt durch neue Anmaßungen und Herausforderungen der übermütigen Sieger mit gesamter Macht einen Entscheidungskampf beginnen wollte, drei Heere schon in Marsch gesetzt, die Feindseligkeiten begonnen hatte, trat das Unerhörte ein: das Heer kündigte ihm den Gehorsam, Küchmeister mit den Gebietigern des Ordens entsetzte am 14. Oktober 1413 den Hochmeister. Sie, die sein Beirat sein sollten, aber durch ihn von der

[1]) Töppen, Akten I n. 163, Script. rer. Prussic. III S. 332. Ein Verdienst, wie Voigt, Geschichte Preußens, VII S. 187f. will, gebührt dem Hochmeister bei der Einführung des Landesrats also nicht.

[2]) Hamb. Kämmereirechn. II S. 20, 22, HR. I. VI n. 45, 49, 50 § 13, 14, Script. rer. Prussic. III S. 329, wo — wohl irrtümlich — auch Stralsund genannt ist.

Mitregierung zurückgeschoben waren, nahmen sich mit Gewalt ihre alte Stellung wieder. Des Hochmeisters Absolutismus und seine Polenfeindlichkeit waren die zwei Hauptvorwürfe der Aufständischen. In bester Absicht um des allgemeinen Wohls willen fielen sie kurzerhand dem Meister in die Zügel. Der Sympathien des Landes waren sie sicher.[1]) Einstimmig wurde in Gegenwart der Meister von Deutschland und Livland am 9. Januar 1414 Küchmeister zum Hochmeister gewählt. Sofort kehrte ein versöhnlicher Ton in die Verhandlungen des Ordens mit den Ständen wieder ein. Aber dem Kriege, den Polen nun seinerseits aufnahm, konnte er nicht mehr vorbeugen. Dieser äußerte sich in der fürchterlichsten Verheerung der beiderseitigen Grenzlandschaften und wurde nach erfolglosen Anstrengungen der Polen im Oktober durch einen Stillstand beendet. Die Nachhaltigkeit des preußischen Widerstands beruhte darin, daß die Stände während des ganzen Krieges dem Orden ratend und mitwissend zur Seite gestanden hatten. In dieser Heranziehung der Untertanen zur politischen Mitarbeit lag das Neue gegenüber den Zeiten vor der großen Niederlage. Es war der Weg, der, wenn von beiden Seiten richtig innegehalten, zu einer neuen Festigung des Ordensstaats führen konnte.

Die Lage des armen Landes aber war schrecklich. Die gegenseitige Verkehrsfreiheit, die der Thorner Friede aussprach, blieb bei der fortdauernden Spannung zwischen beiden Mächten noch jahrelang eine Phrase. Der Handel zwischen dem Westen und Polen wählte 1413 und 1414 wieder die 1390 und früher erprobte Oderstraße; über Frankfurt und Stettin wurden Holz und Getreide aus Polen ausgeführt, Hering, Salz, Tuch und andere Waren nach Polen versandt.[2]) Auch die fortgesetzte starke Münzverschlechterung in Preußen trug dazu bei, die überseeischen Kaufleute von den

---

[1]) Die Klageliste vgl. Script. rer. Prussic. III S. 335ff. Völlig anders ist die Charakteristik bei Voigt, Geschichte, VII S. 214ff., doch vgl. dagegen Töppen, Akten, I S. 135ff. Daß Heinrich Reuß von Plauen sich in Verbindung mit Polen eingelassen, ist ein unbeweisbarer und unwahrscheinlicher Verdacht. Sein Bruder dagegen hat es getan, vgl. Script. rer. Prussic. III S. 342, dazu den viel späteren Vorwurf bei Töppen, Akten, III S. 464 § 27 (von 1452) und Voigt, Geschichte, VII S. 238ff. — Der abgesetzte Hochmeister erhielt die dürftige Komturei Engelsburg als Amtsbezirk; er starb Ende 1429 in Lochstädt, Voigt VII S. 426f.

[2]) Hans. UB. V n. 1108, Script. rer. Prussic. III S. 348.

preußischen Märkten fernzuhalten. Und so erfolgte, als der Handel endlich nach 1414 wieder Vertrauen zum Frieden faßte und Preußen mit großen Massen polnischer Erzeugnisse, namentlich Wagenschoß, überschwemmt wurde, eine schwere Absatzkrisis.[1])

Aber nicht genug damit. Der letzte Krieg hatte beiderseits die besten Getreidelandschaften gründlich verwüstet. Schon 1414 begann abermals eine Teuerung. Die ganze livländische Getreideausfuhr mußte auf Befehl des Hochmeisters nach Preußen dirigiert werden. Die Not stieg 1415 und erreichte in der ersten Hälfte von 1416 den Höhepunkt. Es steigerte das Elend noch, daß in all diesen Jahren der Heringsfang in der Ostsee und bei Schonen nennenswerte Erträge nicht lieferte. Und als sei das Land noch nicht hart genug geprüft, so ward aus den wendischen Städten und aus Binnendeutschland nach Danzig die Pest eingeschleppt, die hier und in ganz Preußen furchtbar hauste, so daß der Polenkönig die Sperrung der Grenzen anordnete, um der Einschleppung der Seuche vorzubeugen.[2])

Es war die Küchmeister gestellte Aufgabe, durch eine Politik der Versöhnung und des Friedens den so überraschend und scharf hervorgetretenen Gegensatz zwischen Herrschern und Beherrschten im Ordenslande auszugleichen, das zerrüttete Land wirtschaftlich wieder zu heben und zu kräftigen. Die erneute Festigung und Sammlung der hansischen Lebenskräfte fiel zeitlich damit zusammen.

Die Niederlage des Ordens machte überall einen bedeutenden Eindruck und rief schnell die Überzeugung hervor, daß man der Rücksichtnahme auf seine Wünsche enthoben sei. Der überschwenglich freundliche Ton der englischen Regierung wich seit 1411 sofort kühler Zurückhaltung. Die Entschädigungszahlungen, die England im Frieden von 1407 übernommen hatte, wurden eingestellt, preußische Gesandtschaften mit Nichtachtung abgefertigt.[3]) Noch herausfordernder benahm sich der Norden. Beide Mächte hatten sich seit Jahrzehnten in eine feindselige Stimmung gegenseitiger Beargwöhnung hineingearbeitet. Bei Lebzeiten der Königin Margrethe hatte das nicht viel zu bedeuten. Nachdem sie Gotland wieder-

---

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 356, vgl. S. 371 f., Voigt, Gesch., VII S. 307 ff.

[2]) Script. rer. Prussic. III S. 348 f., 356, 358, 360, 362 f., 364, Töppen, Akten, I n. 205, Voigt, Gesch., VII S. 253, 264, 277.

[3]) Vgl. später im 2. Buch, II, 4. Kapitel.

erworben hatte, glaubte sie nach dieser Richtung hin den Skandinaviern die natürlichen Grenzgebiete wiedererworben zu haben und wandte ihre Tätigkeit den holsteinischen Angelegenheiten zu. Anders ihr Nachfolger Erich seit 1412. Ihm war durch die alte Feindschaft seines pommerschen Geschlechts gegen den grenznachbarlichen Orden, die während der letzten Generation mehr denn je verschärft worden war, und durch die traditionelle Verbindung mit Polen feindselige Abneigung gegen den Orden seit frühester Jugend in Fleisch und Blut übergegangen. Und wenn er auch vollauf in Anspruch genommen war durch die Lösung der ihm von seiner Vorgängerin hinterlassenen Schleswiger Frage, so beunruhigte er doch wiederholt den Orden durch unzweideutige Kundgebungen seiner Feindschaft und Drohungen einer Verbindung mit Polen.[1])

Von ganz besonderer Bedeutung war aber der Verfall des Ansehens, das der Orden im Westen genossen hatte, für die Hanse. Die Herrscher von Burgund, Frankreich, England u. a. pflegten in ihrem Verhältnis zur Hanse dem Worte des Hochmeisters eine besondere Wertschätzung beizulegen, weil er ihr Standesgenosse war. Seitdem der Bund der Städte im Gefühle der wirtschaftlichen Übermacht durch Zwang das Ausland zur Erfüllung der hansischen Forderungen nötigte, seitdem die hansischen Diplomaten als Macht, nicht als Bittsteller gewünschter Vergünstigungen im Auslande auftraten, seitdem wurde in den Regierungskreisen Westeuropas schnell die Empfindung lebendig, welcher der aristokratische Rat Englands schon 1386 so charakteristischen Ausdruck gab: „das man billicher glouben solde erbern rittern und knechten, denne sotanen luten, alse schifluten und der geliche.“ [2]) Diese Empfindung, die aus der in ganz Europa wachsenden Verschärfung des Gegensatzes zwischen dem Adel und Bürgertum auch fernerhin reiche Nahrung zog, räumte dem Orden, seinen Wünschen und Unterhändlern in den hansisch-ausländischen Beziehungen im Westen einen Vorzug ein, den die Städte zur Erreichung ihrer Zwecke wiederholt gern verwerteten. Der Fall des Ordens, den das Brügger Kontor nebst den Hansestädten als seine „Översten“ bezeichnete, die Offenbarung seiner

[1]) Vgl. Monumenta Poloniae medii aevi II n. 41, Script. rer. Prussic. III S. 444 c. 27, HR. 1. VI n. 214 u. Anm. 1; Voigt, Gesch., VII S. 261, 288, auch 332, 334.

[2]) HR. 1. III n. 198 § 10, vgl. auch das Bedenken Herzog Johanns von Burgund, das. V n. 390 S. 289 unten.

Schwäche, sein Unterliegen unter den Willen Polens war daher nicht ohne ungünstige Rückwirkungen auf die Stellung der Hanse im westlichen Auslande, ja selbst im skandinavischen Norden.

In dem Zusammenbruche des hansischen Lebens während dieses Zeitraums, der durch den Verfassungskampf in Lübeck sein Gepräge erhielt, war der Sturz des Ordens der Schlußstein.

Erst nach 1412 war die Stockung des Bundeslebens der Städte eine vollständige. Die Sache des alten lübischen Rats schien aussichtslos. Der neue Rat dagegen verbesserte und festigte seine Stellung noch weiter. Die Ziele des größern wendischen Bundes von 1399 und 1402, Schutz gegen Fürsten und Herren, suchten die drei wendischen Städte und Hamburg, gewiß mit Rücksicht auf die Reichsacht, zu den ihrigen zu machen. Die Verschärfung, die das Verhältnis der drei Städte zur nordischen Monarchie seit den Verfassungsänderungen erfahren hatte, bildete ein weiteres festes Band der Einigung für sie. Und Ostern 1414 erfolgte der Abschluß eines dreijährigen Bündnisses zwischen Lübeck und Hamburg zu gegenseitiger Hilfeleistung, dem sich die Erneuerung des alten Landfriedens zwischen Sachsen-Lauenburg, Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck für den gleichen Zeitraum anschloß.[1])

Ohne Lübeck und die wendische Städtegruppe kam die Hanse selbst über Anläufe zu einer Handelspolitik nicht hinaus. Der große Lüneburger Hansetag 1412 gab sich redliche Mühe, faßte Beschlüsse und traf Verfügungen, die wohldurchdacht und praktisch waren, — das bewies ihre spätere Wiederaufnahme durch die hansische Politik —, aber die Hansestädte zur Befolgung derselben anzuhalten erwies sich schnell als eine Unmöglichkeit. Er erließ ein Verbot an die Hansestädte der Nordsee, den friesischen Vitalienbrüdern irgendeine Unterstützung zu gewähren. Aber die friesische Territorialpolitik Hamburgs, Bremens und Groningens sah nicht minder als die friesischen Häuptlinge, als Oldenburg und Holland in diesen Seeräubern willkommene Krieger. Und Graf Wilhelm von Holland drohte 1413 den Hansestädten, erbittert über vorgefallene Schädigungen seiner Untertanen und mit Bezugnahme auf die hansischen Verfügungen gegen die Vitalienbrüder, mit Repressalien.[2])

---

[1]) HR. 1. VI n. 37 § 2, 45, 49, 139, 140.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 10, B § 34, n. 123, 124 § 1—3, 125, 126; über die Hanse und den friesischen Seeraub vgl. später im 2. Buch, II, 1. Kap.

Auch die Schotten konnten sich angesichts der Schwäche und Uneinigkeit der Hanse vielfältige Übergriffe gegen ihre Angehörigen erlauben. Ihr Seeraub, der durch ihren Krieg gegen England genährt wurde, war eine sehr schwere Plage. Vergebens riefen das Brügger Kontor und die Hansestädte dagegen den Schutz Flanderns, des Herzogs von Burgund, des französischen Königs an. Aber der Ungehorsam wichtiger Hansestädte, Stralsunds und der preußischen, Hamburgs, Kölns u. a., gegen das Verbot des direkten und indirekten Handels der Hansen mit Schottland und schottischen Waren, das der Lüneburger Hansetag 1412 und in dessen Auftrag das Brügger Kontor verfügten, konnte jene Mächte einem Eingehen auf die hansischen Werbungen nicht geneigter machen und enthüllte erst recht die innere Zerrüttung der Hanse. Anfang 1415 mußte das Brügger Kontor auf Verlangen Flanderns das Verbot der schottischen Wollwaren, weil es die flandrische Industrie empfindlich schädigte, außer Kraft setzen. Die Vergewaltigungen hansischer Schiffe durch Schotten aber dauerten fort.[1])

Der Verlauf der Verwicklungen mit Schottland tat dem hansischen Ansehen im Westen noch größern Schaden, als ihm bereits die Absonderungspolitik der Preußen in den hansisch-englischen Fragen 1407 zugefügt hatte. Der Spott des Auslandes über die mangelhafte Eintracht und den Ungehorsam seiner heimischen Städte traf den hansischen Kaufmann. Der offenkundige Zerfall des Bundes und die Niederlage des Ordens spornten die westlichen Händler an, ihre Unternehmungen nach dem Ostseegebiete zu vervielfältigen. Gegen das Vordringen der Engländer in die östlichen Ostseestädte und die Bewilligung von Privilegien an sie wurden von den Hansetagen 1410 und 1412 Beschlüsse gefaßt. Das Brügger Kontor erhob sofort den schärfsten Einspruch gegen die Absichten der Engländer, vorzüglich weil sie auch in dem bisher von ihnen nicht besuchten Livland ihrem Handel eine sichere Grundlage erwerben wollten. Auch die livländischen Städte selbst lehnten sich dagegen auf.[2]) Auch die Holländer befanden sich in zunehmendem Vordringen nach der Ostsee und der livländischen Küste, ohne mit dem Ernste, der nötig gewesen wäre, von den livländischen Hansestädten und von Lübeck bekämpft zu werden.

---

[1]) Vgl. das Nähere nebst den Nachweisen im 2. Buch, II, 1. Kap.

[2]) Das Nähere und die Nachweise vgl. im 2. Buch, II, 4. Kap.

In den westlichen Gewässern aber tummelten sich Franzosen und Schotten, Holländer, Seeländer, Engländer und Friesen in wüstem Seeraub, der aus dem fortdauernden englisch-französischen Kriege immer neue Belebung schöpfte. Die große hansische Handelslinie längs der Nordseeküste nach dem Zwijn und der Themse war stets von ihnen beunruhigt. Es ging unter ihnen ganz schwungvoll her, sie fühlten sich trotz ihrer verschiedenen Nationalität dem neutralen Seehandel gegenüber als eine große Gemeinschaft mit gleichen Zielen. Wurden Güter genommen, deren Vertrieb im Heimatland der Räuber verboten oder deren Absatz dort aus andern Gründen unmöglich war, so vertauschten sie diese auf hoher See von Bord zu Bord an die Räuber einer andern Nation, in deren Heimat ihre Unterbringung keine Schwierigkeiten bot.[1] Die Ohnmacht der Hanse, die nicht einmal mehr gegen die Friesen eine energische Unternehmung auszuführen vermochte, erhöhte den Übermut der Räuber bedeutend.

Allüberall im Auslande und auf der See schwebte der hansische Kaufmann in schwerer Sorge um Freiheit, Gut und Leben. Duldend mußte er abwarten, ob die Städte sich wiederfinden würden zu neuer kräftiger Vertretung ihres Handels im Auslande. Von seiner hohen Warte im Mittelpunkte des westlichen Handelslebens überschaute das hansische Kontor in Brügge das weite hansische Handelsgebiet, die drohenden Gefahren, die furchtbare Zerrüttung, die der Sturz des alten lübischen Rats über das ganze hansische Bundesleben gebracht hatte. Aber in den Städten verhallten seine Mahnungen zur Eintracht Jahr für Jahr wirkungslos. Er selbst war wieder der vornehmste Vertreter und Vorkämpfer der hansischen Handelsinteressen geworden, wie er es in den Zeiten vor mehr denn 60 Jahren gewesen war, als es eine Hanse der deutschen Städte noch nicht gab.

Fanden die Hansestädte aus sich selbst nicht die Kraft zu einmütigem Tun, weil die angestammte Leitung des Bundes fehlte, so setzten sie ihre Hoffnungen auf Rettung aus dem Verfalle auf das Reichsoberhaupt.

Schon 1412 hatte sein Zerwürfnis mit Venedig König Sigmund aufmerksam werden lassen auch auf die Handelstätigkeit und Handelsrichtungen der Hanse, wenigstens insoweit sie Verbindungen

[1]) HR. I. VI n. 76.

mit Venedig und Südeuropa unterhielt. Als er aus Italien zurückkehrte, begehrte er 1414 vom hansischen Kontor zu Brügge, ihn über Handelsrichtungen, Handlung und Schiffahrt der Hanse zu unterrichten. Jedoch das Kontor verwies den Herrscher auf die Hansestädte selbst, „unse oppersten und hovet“, da es sich über den Zweck der Anfrage nicht klar war. Im Februar 1415 verlieh der König von Konstanz aus nach dem Vorgange des Papstes auf Bitten der hansischen Gesandten der Hanse ein allgemeines Privileg über Strandrecht und Bergelohn.[1]) Des Königs Auftreten und rastlose Geschäftigkeit, die das schwerste Problem, die Versöhnung innerhalb der Kirche, zu lösen unternahm, erhöhten die Hoffnung auch der Hansestädte, es endlich wieder mit einem kräftigen Beherrscher des Reichs zu tun zu haben, der von den fernen Schauplätzen seiner Tätigkeit aus auch für sie und ihre Interessen offenen Sinn haben, sie fördern und stärken werde. Der Stralsunder Bürgermeister Nikolaus Voge faßte seine Eindrücke von dieser Persönlichkeit in Konstanz dahin zusammen: „dysse konyngh wert eyn mechtych keyser“, und fügte warnend gegen die abtrünnigen wendischen Städte hinzu: „merket, wo gy syme banne kunden wedder wesen.“[2])

Zu dem großen Konzil in Konstanz, das Sigmund seit Ende 1414 abhielt, waren auch Lübeck und die andern Hansestädte eingeladen worden. Vertreter von Lüneburg, Stralsund, Hamburg und des Brügger Kontors, je vier Mitglieder des neuen und alten lübischen Rats, letztere Jordan Pleskow, Reiner van Calven, Heinrich Rapesulver und Marquard van Dame, hatten sich eingestellt. Hier nun traf Sigmund in der Streitsache zwischen beiden eine unerwartete Entscheidung, er nutzte sie für seine Finanzen aus. Trotz des energischen Eintretens der Königin Barbara für die Rechte des alten Rats, der ihre Geneigtheit durch Geldversprechungen gewonnen hatte,[3]) bestätigte Sigmund am 18. Juli 1415 den neuen in seiner Herrschaft, hob alle früheren Urteile und die über Lübeck verhängte Acht auf und bestätigte die vom neuen Rate 1408 verfügte Verfestung der ausgewichenen alten Ratsmitglieder. Diese Urkunden, die der neue lübische Rat zur Verwahrung erhielt, galten

[1]) HR. 1. VI n. 99, 187—189, 191, 192, S. 144 Anm. 1.
[2]) HR. 1. VI n. 192.
[3]) HR. 1. VI n. 198, 449, VII n. 46.

als Unterpfand für das Darlehen, das dieser — zwar nicht 6000 Gulden, womit er sie zu erkaufen gehofft hatte, sondern die vierfache Summe — sich verpflichtete, dem König am 1. November in Paris oder Brügge zu zahlen. Bis zum 23. April 1416 behielt sich der König die Wiedereinlösung seiner Urkunden vor; hatte er bis dahin die geliehene Summe nicht zurückbezahlt, so sollten sie dann für den neuen Rat rechtskräftig und von ihm veröffentlicht werden.[1])

Aber der 1. November verging, Sigmund empfing das versprochene Geld nicht, auch keine Entschuldigung; es kränkte ihn in seiner Ehre, da er bereits anderen Leuten Anweisungen auf die Summe ausgestellt hatte. Am 24. März 1416 beauftragte er von Paris aus drei Hofbeamte, in Lübeck die verliehenen Urkunden zu widerrufen, den alten Rat wieder in seine Würden und Ämter einzusetzen, die Verhältnisse der Stadt neu zu ordnen, gegen Widersetzliche des Reiches Oberacht auszusprechen.[2])

Inzwischen war bereits von anderer Seite der Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck aufs wirksamste vorgearbeitet worden. Als der alte Rat in Konstanz seine letzten Hoffnungen schwinden sah, griff er zu dem äußersten, nicht ungefährlichen Mittel; er wandte sich an König Erich von Dänemark. Und dieser, der gerade von den Boten des neuen Rats in Konstanz beleidigt worden war und die Wiederherstellung der Herrschaft des alten Rats im Interesse seiner eigenen politischen Pläne dringend wünschen zu müssen glaubte, nahm sofort die günstige Gelegenheit zum Einschreiten wahr, ließ Mitte September 1415 die lübischen Bürger auf Schonen, in Bergen und wohl auch an anderen Plätzen des Nordens mit ihren Gütern arrestieren und sagte der Stadt ab.[3]) Der drohende Krieg wurde nun zwar durch die Nachbarstädte Hamburg, Rostock, Wismar, Lüneburg, Greifswald und Stettin abgewandt, die sich angesichts dieser Gefahr trotz des Zwiespalts untereinander bald zu gemeinsamem Handeln zusammenfanden. Aber gegen die Forderung König Erichs, der zur Vorbedingung für jeden weiteren Vergleich die Wiederherstellung der alten Verfassung in

---

[1]) HR. 1. VI n. 200—207, vgl. Wehrmann, Der Aufstand in Lübeck, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 137.

[2]) HR. 1. VI n. 259, 262 § 16, vgl. Wehrmann a. a. O. S. 143.

[3]) Vgl. später im 2. Buch, I, 1. Kap.

Lübeck machte, verhielt sich der neue Rat in den Verhandlungen zu Kopenhagen Anfang April 1416 vollkommen ablehnend. Und nun bediente sich der König der gefangenen Lübecker, die er deshalb bis zum 24. Juni 1416 freigab, als Aufwiegler bei der lübischen Bürgerschaft gegen den Rat.[1])

Hatte der neue Rat bisher noch auf den Besitz der königlichen Urkunden gepocht, so mußte er die an sie geknüpften Hoffnungen nun auch fallen lassen. Denn am 22. April entledigte sich die Gesandtschaft König Sigmunds auf dem Rathaus zu Lübeck ihres ersten Auftrags, sie widerrief die Urkunden und verlangte gutwillige Unterwerfung unter den Willen des römischen Königs, denn dieser wolle solch Regiment in Lübeck nicht länger dulden, weil dadurch die Stadt zugrunde gerichtet werden könne.[2])

Da gab der neue Rat seinen Widerstand auf. Am 24. Mai 1416 versammelten sich die Boten von Hamburg, Rostock, Wismar, Stralsund, Lüneburg, Greifswald und Stettin in Lübeck zu den entscheidenden Verhandlungen. Fest stand von vornherein die Wiedereinführung des alten Rats. Nur über die Formalitäten entstanden Meinungsverschiedenheiten zwischen den Städteboten und dem neuen Rate. Schließlich unterwarf sich dieser bedingungslos den Anordnungen der Städte, nicht ohne daß die Kaufleute und ihr Anhang durch drohende Zusammenrottung auf seine Entschließung eingewirkt hatten. Die schwächliche Gegenbewegung einer Anzahl Handwerker wurde schnell unterdrückt.[3]) Durch die verständige Vermittlungstätigkeit der Städteboten, die Einsicht des neuen Rats in die Haltlosigkeit seiner Stellung, die maßvolle Haltung des alten kam das Einigungswerk nun rasch zum Abschlusse. Am 16. Juni 1416 erfolgte durch die Gesandten König Sigmunds und die Boten der Städte die feierliche Wiedereinführung des alten Rats, der geführt wurde von Jordan Pleskow, — Heinrich Westhof war 1415 in Lüneburg gestorben —, in die Stadt und den Ratsstuhl. Die versöhnende Milde und Freundlichkeit, mit welcher Herr Jordan zur Bürgerschaft sprach, machte auf diese ergreifenden Eindruck. Dann ergänzte der Rat seine Zahl nach altem Brauche zu der

---

[1]) HR. 1. VI n. 246—248, 252, 255, Korner S. 389f. § 1231, S. 395 § 1247.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 16.

[3]) HR. 1. VI n. 262, Lüb. UB. V n. 581, Korner S. 394 § 1245, Wehrmann a. a. O. S. 155.

üblichen Höhe zunächst durch die in Lübeck verbliebenen ehemaligen Kollegen, dann aber auch durch Übernahme von fünf Mitgliedern des neuen Rats, darunter eines Bergenfahrers Detmar van Tunen und des nachmals noch vielgenannten Tidemann Steen.[1]) Auch diese Tat wie noch manche andere zeugt davon, mit welchem Takt der alte Rat darauf ausging, eine allgemeine Versöhnung herzustellen und zu festigen.[2]) Die Ämter mußten einzeln dem Rate aufs neue Gehorsam schwören; dieser Eid, dessen Abschaffung seit 1403 so energisch von den Ämtern verlangt worden war, wurde somit wieder eingeführt. Zur Tilgung der Stadtschulden wurde außer dem Schoß und einem sehr hohen Vorschoß durch die Gemeinde eine Akzise von Eßwaren bewilligt, deren Höhe dem Ermessen des Rats überlassen blieb. Sie gewährte dadurch dem Rate das, was ihr seinerzeit, als der Rat es begehrte, den letzten Anstoß zum Aufruhr gegeben hatte; es lag darin eine vernichtende Selbstkritik.[3])

Nach dem Vorgange König Erichs gegen Lübeck und dem Vorbilde der Wiederherstellung der alten Ratsgewalt dort veranlaßten die mecklenburgischen Herzöge am 1. Juli 1416 in Wismar die Wiedereinführung der alten Verfassung. In Rostock wurde sie durch die vereinigten Bemühungen der Herzöge und einer unter Jordan Pleskows Führung stehenden Gesandtschaft der Hansestädte im Dezember erreicht.[4]) In Hamburg aber gelang die Wiederher-

---

[1]) Korner S. 395 f. § 1249. Städtechron. 26 S. 423 Anm. 3, S. 433 f.

[2]) Auch darin waltete ein Geist der Versöhnung, der um der Sache willen schaffte, daß der alte Rat seine Entschädigungsansprüche in Höhe von 346000 Gulden sofort auf 60000 herabminderte. Auch sein weiteres Verhalten in betreff der Einziehung dieser ist sehr ehrenhaft und frei von jeder Spur von Gewinnsucht. Schließlich 1427 verzichtete er sogar auf die letzten noch ausstehenden 20000 ganz. Wehrmann S. 148.

[3]) Wehrmann a. a. O. S. 149. Über die Auseinandersetzung Sigmunds mit Lübeck wegen der noch geschuldeten 16000 Gulden, eine Verpflichtung, die der alte vom neuen Rat übernahm, vgl. HR. I. VI n. 448, 449, 452—454. Heinrich Rapesulver gelang es, in den Verhandlungen zu Konstanz 1417 die Summe auf 13000 zu ermäßigen, außerdem zahlte hier die Stadt die seit sechs Jahren rückständige Reichssteuer.

[4]) HR. I. VI n. 243, 319 § 32 ff., 320, 321, 327, vgl. Techen, Die Wismarer Unruhen, i. Meckl. Jahrbücher 55 S. 20 f., Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Progr. Rost. S. 16. Wismar zahlte seinen Herzögen als Sühne 10000 M. lübisch, Rostock nur 7000 M. sundisch (= 4667 M. lüb.).

stellung der vollmächtigen Ratsgewalt den wendischen Städten erst nach langen Mühen im Dezember 1417.[1]) Inzwischen war bereits im Sommer 1416 von Lübeck die Anregung zu einem neuen Bündnisse der wendischen Städte ausgegangen. Am 25. Januar 1417 wurde es zu Lübeck abgeschlossen von Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Lüneburg auf fünf Jahre.[2]) Hamburgs Beitritt, auf den die Städte Gewicht legten, unterblieb, weil die Stadt 1417 als Bundesgenosse ihrer holsteinischen Herren in den Krieg gegen König Erich eintrat.

Wieder waren die alten Politiker, die Träger der Geschäftskunde und der Traditionen der Hanse, die vollmächtigen Herren ihrer Städte. Und sofort hatte das Einheitsbewußtsein auch das enge Bündnis der wendischen Gruppe wieder aufleben lassen. Die Vorbedingungen dafür, daß das Leben des großen hansischen Bundes nun wieder mit neuen Impulsen durchdrungen werden konnte, waren somit gegeben; und die lübisch-wendische Politik säumte nicht, ihren alten hansischen Beruf mit allem Ernste und mit der Umsicht wieder aufzunehmen, die durch die lange Erschlaffung des Gemeinschaftsgefühls der Städte und die Erniedrigung des Ansehens der Hanse im Auslande so dringend geboten waren.

Die zwei großen Hansetage im Sommer 1417 und im Sommer 1418 brachten zum ersten Male wieder die neugeeinte Hanse zum Ausdruck, ersterer von 16 Städten besandt, doch ohne Beteiligung der niederrheinischen und westfälischen Gruppe, letzterer von 35 Städten aus allen Gegenden und Gruppen. Wenn auf dieser Tagfahrt auch Gesandte König Sigmunds, des Hochmeisters, des Erzbischofs von Bremen, sowie persönlich Herzog Heinrich von Schleswig mit seinen Räten und Herzog Johann von Mecklenburg sich um die Städte versammelten, so erhellt auch daraus, wie anziehend auf die politischen Mächte weithin die neue Kräftigung der Hanse wirkte. Beide Hansetage wurden geleitet von Jordan Pleskow. Ihre Haupttätigkeit wandten sie den inneren Fragen des Bundeslebens, vor allem der Verfassungsfrage zu. Das Ergebnis ihrer Beratungen, das große Statut vom 24. Juni 1418, leiteten sie

---

[1]) HR. I. VI n. 337 § 26, 352, 396b § 1, 2, 397 § 73, 417—421a, 488, S. 495 ff., bes. n. 509 § 17—19. Vgl. Koppmann, Der erste hamb. Rezeß, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 14 ff., bes. S. 24 ff.

[2]) HR. I. VI n. 262 § 167.1, 319 § 45.6, 338.

ein mit der Begründung, daß es erlassen werde um Wiederverbesserung und Beständnisses der Städte und des gemeinen guten Kaufmanns willen. Es war die Wiederaufnahme des Gedankens, der die Städte in der Anfangszeit ihrer Vereinigung 1366 zu einer erstmaligen Aufstellung allgemeingültiger Bundessatzungen geführt hatte, die von den Hansetagen 1399 und 1407 und einzeln auch in der Zwischenzeit wieder ausgesprochen und erneuert waren. Hierüber hinaus aber waren von den Städten, oft unter dem Einflusse von Anträgen des Brügger Kontors, wiederholt Versuche gemacht worden, eine Reihe anderer Verkehr, Handel und Verfassung regelnder Fragen in derselben Weise zu Bundessatzungen zu machen, so auf den Hansetagen der Jahre 1405 und besonders 1412. Zu einer allgemeinen Zusammenfassung, Sichtung und Ergänzung der bisher verfügten Satzungen aber war es nicht gekommen. Dies war nach einem Entwurfe von 1417 und mit Anknüpfung an die Pläne des Lüneburger Hansetags 1412 das Werk des großen Tags 1418.[1]) An die Spitze des umfangreichen Statuts stellte er vier Artikel, deren Notwendigkeit durch die Krisis des letzten Jahrzehnts deutlich genug geworden war: Aufrührer gegen den Rat einer Hansestadt wurden mit Hinrichtung oder mit Verfestung in allen Städten des Bundes, Städte, die ihren Rat seiner Macht beraubten, mit Verhansung bedroht. Eine Anzahl Bestimmungen bezweckte die Monopolisierung des Handels auf den nördlichen Meeren für die hansischen Kaufleute und Schiffer. Nicht eigentlich Neues wurde hierdurch eingeleitet; man versuchte durch diese Vorschriften nur, etwas zu behaupten oder wiederzugewinnen, was man noch besaß oder schon einmal besessen hatte, um dessen Behauptung man aber im Hinblick auf die lebhaft wachsende Konkurrenz der Engländer und Holländer und auf eine Gleichgültigkeit hansischer Genossinnen dagegen, sowohl der preußischen wie der süderseeischen, besorgt geworden war. Der Hansetag verordnete, daß dies Statut, in großen Buchstaben auf eine Tafel geschrieben, auf dem Rathause jeder Hansestadt aufgehängt werden sollte.[2])

Jedoch der Hansetag 1418 hatte noch viel weitergehende Pläne.

[1]) HR. I. VI n. 398, wozu n. 397 passim, n. 557, vgl. Korner S. 125 § 893, S. 416 § 1298, 1299. Vgl. näheres über diese ganze Seite der hansischen Tätigkeit im 3. Buch.

[2]) HR. I. VI n. 557 Vorbemerkung, 603, VII n. 13 § 6.

Der Bund sollte politisch gewandt, seine Kräfte sollten durch eine Tohopesate, d. h. ein alle Städte umspannendes urkundliches Bündnis zusammengefaßt werden zu wirksamer Verteidigung der in der Heimat von den Landesherren erworbenen Selbständigkeit und der Verkehrssicherheit auf den Straßen des Binnenlandes und in den Küstengewässern. Zwölfjährige Dauer war für das Bündnis vorgeschlagen.[1]) Es war die natürliche und notwendige Ergänzung des Statuts.

Ihren Abschluß fand die gesetzgeberische Tätigkeit der Versammlung dadurch, daß sie dem Städtebunde ein leitendes Haupt setzte und ihn diesem gegenüber verpflichtete. Die versammelten Boten ersuchten nämlich Lübeck und seine Nachbarstädte, da große Hansetage wegen mancherlei Unbequemlichkeiten für die fernerbelegenen Städte nicht häufig stattfinden könnten, die Leitung der hansischen Handelspolitik zum Besten der Städte und des Kaufmanns zu übernehmen, und verhießen ihren Anordnungen und Maßregeln den Beistand ihrer eigenen Städte. Die wendischen Städte nahmen den Antrag der Versammlung an.[2]) Sie waren damit von der Hanse zum geschäftsführenden Vorstand erwählt worden, d. h. es war von ihr offiziell anerkannt worden, was von Anfang an sich zur Gewohnheit entwickelt hatte, die Vorherrschaft Lübecks und der wendischen Städtegruppe.

Es war offenbar ein ehrlicher Wille in den Hansestädten, dem Bunde, dessen Wert die furchtbaren Erfahrungen des letzten Jahrzehnts so recht hatten erkennen lassen, durch vielseitige Entwicklung einer Verfassung größere Tatkraft und Widerstandsfähigkeit nach jeder Richtung zu geben. Man hoffte als Vorlage dazu die „Gründungsurkunde" der Hanse benutzen zu können; Bremen wandte sich deshalb mehrfach mit der Bitte an Köln, in seinem reichen Archiv Nachforschungen nach einer solchen Urkunde anstellen zu lassen. Aber Köln fand keine.[3]) Wie sollte es auch? So wenig zeigte bereits diese zweite Generation Kenntnis von der eigentlichen Entstehung der Hanse, daß sie als Unterlage derselben, wie etwas selbstverständliches, einen geschriebenen Vertrag annehmen zu müssen glaubte.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 170. Vgl. auch über die hansischen Bündnisbestrebungen im 3. Buch, III.

[2]) HR. 1. VI n. 556 A § 87.

[3]) HR. 1. VI n. 601.

Nach der Wiederherstellung und Festigung des hansischen Bewußtseins, sollte man meinen, habe die Hanse nichts für notwendiger und nichts für eiliger gehalten, als im Auslande die so lebhaft und oft beklagte Minderung ihres Ansehens wieder zu beseitigen. Auch das Brügger Kontor hielt diese Aufgabe für die nächstliegende. In umfangreicher und packender Darlegung rief es schon Ende 1416 die Hanse an, die durch die gegenseitige Entfremdung der Bundesmitglieder so sehr gesunkene Achtung vor der Hanse, vor der zwingenden Kraft ihrer Verfügungen im Westen baldmöglichst wiederherzustellen, denn die eine Nation schöpfe aus den Übergriffen der andern gegen die Hansen die Ermunterung zu immer weiteren Vergewaltigungen dieser, „dat doch sonde und schande ys, dat men dat alzo lange gedoget hefft".[1])

Trotz dieses Mahnrufs trat das Eigentümliche ein, daß die Hanse bewegungslos verharrte. Gegen die friesisch-oldenburgischen Vitalienbrüder kam es zu keinem einmütigen, vor allem auch keinem nachdrucksvollen Eingreifen. Auch Schottland, seine Wolle und sein Außenhandel, blieben infolge derselben Energielosigkeit von den geplanten Verkehrsordonnanzen verschont. Ebenso blieben die Spanier von der Hanse zunächst unbehelligt, die seit 1416 die hansische Schiffahrt im Kanal und an der Westküste Frankreichs schädigten und Ende 1419 eine hansische Flotte, die von Brügge nach Rochelle bestimmt war, in Stärke von etwa 40 Schiffen mit allem Gut, das zum großen Teil hansischen Kaufleuten gehörte, wegnahmen. Selbst mit Flandern nachdrückliche Verhandlungen aufzunehmen, die das Ansehen und die Stellung ihres Kontors zu stärken geeignet gewesen wären, zeigte sich die Hanse nicht willens. Die Klage des Kontors, daß der Handel in Flandern andauernd sich vermindere, ließ sie auf sich beruhen. Von Jahr zu Jahr schob sie die 1417 beabsichtigte Gesandtschaft hinaus, während Flandern in abwartender Haltung verblieb und von den hansischen Klagen über die mannigfachen Privilegienverletzungen keine Notiz nahm.[2]) Nicht anders verhielt sich England, wenngleich Heinrich V. am 25. November 1413, bald nach seinem Regierungsantritte, alle hansischen Privilegien bestätigt hatte,[3]) denn auch England gegen-

[1]) HR. I. VI n. 333.

[2]) Über das Verhältnis der Hanse zu den Friesen, Schotten, Spaniern, Flämingern vgl. näheres im 2. Buch, II, 1. Kap.

[3]) Vgl. näheres im 2. Buch, II, 4. Kap.

über war das Verhalten der Hanse nicht anders. Auch das Verhältnis der Hanse zu Nowgorod blieb ungeklärt, und ebensowenig wurden die livländischen Städte wegen ihrer Nichtachtung der von der Hanse gegen die Russen erlassenen handelspolitischen Verfügungen und wegen ihrer Eigenmächtigkeiten in der Behandlung der hansischen Beziehungen zu Nowgorod mit Nachdruck zur Verantwortung gezogen.[1])

König Sigmunds Leistungsfähigkeit und guten Willen aber hatte die Hanse überschätzt. Sie rief ihn zunächst vertrauensvoll in den verschiedensten Fragen an, so gegen den Orden wegen des von ihm erhobenen Pfundzolls, so gegen Großfürst Witold wegen Verletzungen seines Vertrags mit Riga. Sie suchte von ihm Zugeständnisse und Freiheiten zu erwerben, die geeignet waren, die Stellung der Hanse zu heben.[2]) Auch der hansische Kaufmann in Brügge trug ihm seine Anliegen vor und bat um Privilegien und Hilfe, Seefund, Zollverhältnisse, Münzwesen, den Seeraub der Friesen, Schotten und Engländer betreffend.[3]) Bereitwillig ging der König auf die Werbungen des Kontors ein. Er nahm sich, wiewohl erfolglos, der Vermittlung der hansisch-englischen Streitigkeiten an und warf deshalb seinen besonderen Zorn auf die Hansen, weil sie als seine Untertanen ihn gewissermaßen vor den Engländern dadurch bloßgestellt hatten. Auch mit Sigmunds Eifer, die hansisch-friesischen Zwistigkeiten beizulegen, machte die Hanse keine erfreuliche Erfahrung. Hier kam ihr die Einsicht, worauf er es eigentlich abgesehen habe, — auf Geld. Verstand er es doch auch meisterhaft, die Verlegenheiten des Ordens gegenüber Polen wegen der Neumark auszunutzen, um von ihm mächtige Summen zu erpressen. Erfolg hatte seine Tätigkeit für die Hanse in Friesland ebensowenig wie in England.[4]) Beide Mächte, Sigmund und die Hanse, sahen ein, daß sie sich in ihren Erwartungen auf einander getäuscht hatten. Für jenen erwies sich die Hanse weder als eine ergiebige Goldgrube, noch als ein politisch gefügiges Werkzeug. Die Hanse aber gewann aus den Maßregeln und Anforderungen Sigmunds innerhalb ihres Interessengebiets die Überzeugung, daß

[1]) Vgl. näheres im 2. Buch, III, 3. Kap.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 167.2; 319 § 45.1; 397 § 46, 47.

[3]) HR. 1. VI n. 333, 334, 399, 337 § 23.

[4]) Vgl. S. 194 Anm. 2, 3.

sein Verhältnis zu ihr nicht durch ihr Gedeihen und die Wohlfahrt des deutschen Handels, sondern durch die mannigfaltigen, einander wohl auch überstürzenden politischen Kombinationen des Königs bestimmt würde. Schon 1419 war seine Stimmung gegen Lübeck sehr gereizt. Die ganze hansische Verbindung erklärte er für ein Gebilde des Ungehorsams gegen ihn selbst und argwöhnte sogar, daß Lübeck ihm bei seinem geplanten, aber nicht ausgeführten Besuch Dänemarks und der deutschen Küste die Tore verschließen werde.[1])

Wenn auch die Hanse die Hoffnung scheitern sah, ihr Ansehen im Westen mit Hilfe des deutschen Königs zu verbessern, so räumte sie doch überhaupt gegenwärtig dieser ganzen Seite ihrer Handelspolitik keinen treibenden und entscheidenden Einfluß auf ihr Tun ein. Denn sie bedurfte der Ruhe nach all der Zersplitterung und Aufregung der Meinungen während der verflossenen zehn bis fünfzehn Jahre. Die Schicksalsschläge, die über so viele Mitglieder hereingebrochen waren und Wohlstand und Umfang ihres Handels verwirrt und vermindert und den ohnehin nicht blühenden Zustand der städtischen Finanzen noch verschlechtert hatten, zwangen dazu. Aber schwerer noch wog die Einsicht, daß die Gemeinden keineswegs sofort nach 1416 in Verehrung und Gehorsam gegen ihre alten Räte aufgingen. Sehr im Gegenteil. Die Aufhängung des großen Statuts auf den Rathäusern rief einen Sturm der Entrüstung über die das Verhältnis zwischen Rat und Gemeinde regelnden Satzungen in den Gemeinden hervor. Zum offenen Ausbruch kam er an zwei Stellen. In Stettin zwang die Gemeinde den Rat 1419 zur Abnahme der Tafel. Vergebens verwandten sich die Herzöge bei der Hanse für die Stadt. Sie mußte sich wieder unterwerfen, als die Hanse 1420 die Handelssperre gegen sie verfügte; das Statut wurde wieder aufgehängt.[2]) Auch die Gemeinde Bremens geriet über die öffentliche Aushängung des Statuts in Aufruhr, riß es ab und verbrannte es auf dem Markt.[3]) Mit bemerkenswerter Langsamkeit und Vorsicht aber gingen die wendischen Städte in diesem Falle vor. Erst 1421 mahnten sie Bremen, die Tafel wieder an-

[1]) HR. 1. VII n. 46.

[2]) HR. 1. VII n. 94, 95, 182 § 17, 192, 236, 237 § 1, 238, 239, 263 § 3, 8, 324, 383 § 13.

[3]) Von Bippen, Bremens Verhansung 1427, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 61 ff.

bringen zu lassen, die Ratsgewalt nicht zu behindern; ließen es aber, als Bremen ungehorsam blieb, an energischen Maßregeln fehlen. Das war auch erklärlich genug. Hinter Stettin stand nicht wie hinter Bremen ein großes Hinterland voller Hansestädte, die zum Teil über Bremen ein- und ausführten und deren besondere Verkehrsinteressen Rücksichtnahme verlangten. Indessen wenn auch sonst nirgends die Empörung der Gemeinden zur Tat überging, vorhanden und groß war sie sicher auch in den wendischen Städten selbst. In Lübeck verband sie sich mit dem tiefeingewurzelten Mißtrauen der Bürgerschaft gegen die Dänenfreundlichkeit ihres Rats, insbesondere seines Führers Jordan Pleskow; ein Mißtrauen, das, wie es ein Grund zum Sturze des alten Rats gewesen war, durch den Eingriff König Erichs zu seinen Gunsten in den Verfassungskampf noch vermehrt worden war.

Es waren schwerwiegende Gründe, die die Hanse hinderten, nach 1416 sogleich eine energische Auslandspolitik wiederaufzunehmen. Aber auch als die Städte und der Bund sich wieder kräftig fühlten, mußte gleichwohl die Lage ihres Handels und ihrer Kaufleute auf den Meeren und auf den Märkten des Westens ihrer ernstlichen Unterstützung entbehren. Denn das Interesse der führenden Gruppe, der wendischen Städte und vor allem ihres Hauptes Lübeck selbst, war voll und ganz durch die Vorgänge in Anspruch genommen, die sich im Norden vollzogen, durch die Handelspolitik König Erichs und die Vorwärtsbewegung der dänisch-nordischen Macht zur Überwältigung eines Landes, dessen politische Selbständigkeit von der allergrößten Bedeutung für Hamburg und mehr noch für Lübeck war: Schleswig-Holsteins.

Während die lübisch-hansische Politik sich gezwungen fühlte, der brennenden nordischen Frage alle Aufmerksamkeit und dann auch alle Kräfte zu widmen, mußten die andern politischen Aufgaben des Bundes im Westen und im Osten ruhen.



ZWEITES BUCH.

Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren.
1418—1474.



Mit der ordnenden und sammelnden Tätigkeit der Hansestädte in den Jahren 1417 und 1418 schließt die erste Periode in der Geschichte der deutschen Städtehanse. Seit den fünfziger Jahren des 14. Jahrhunderts begannen sich die Städte Niederdeutschlands in dem Bedürfnis nach gemeinschaftlicher Verteidigung ihres Handels und ihrer politischen Interessen zusammenzufinden. Der Verfassungskampf in ihrem natürlichen Haupte Lübeck bewies durch seine Wirkungen auf die gesamte Hanse besser als irgend etwas anderes auch den lauen Mitgliedern des Bundes den Nutzen einer festeren Verbindung der Städte und förderte nach Wiederherstellung der alten lübischen Verfassung die darauf abzielenden Bestrebungen. Daß in der verfassungsmäßig ausgebauten Neuordnung des Bundeslebens Lübeck als Haupt, die wendische Städtegruppe als Mittelpunkt und Träger der hansischen Geschäfte und Politik offiziell anerkannt wurden, war eine Bestätigung des historischen Entwicklungsgangs. Aber auch die Feststellung und Sammlung der Handel und Schiffahrt regelnden Satzungen kam in allererster Linie nach Lage der Verkehrsverhältnisse den Zielen und Bedürfnissen der wendischen Städte zugute.

Überblicken wir die beiden großen Perioden dieses Zeitraums, der die Blütezeit der deutschen Hanse umfaßt, so fällt es zunächst auf, daß die Abneigung der Hanse gegen nichthansische Besucher der Ostsee, des Nordens, der Hansestädte selbst eine schnell wachsende Verschärfung erfuhr. Denn die Konkurrenz der Niederländer und Engländer mit den Hansen im Außenhandel des Ostseegebiets und in anderen Richtungen hatte im Lauf der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts einen beträchtlichen Umfang angenommen. Namentlich auf das Ostseegebiet und die östlichen Küstenländer desselben, insbesondere das Ordensland Preußen, hatten sie erfolgreich ihre

Bestrebungen gerichtet. Das Monopol des Verkehrs, das die Ostseestädte selbst dort besessen hatten, war von den westlichen Nichthansen mehr und mehr durchbrochen worden und die anderthalb Jahrzehnte der Schwäche Lübecks, der wendischen Städte und des Ordens hatten den Handel und Verkehr jener nach allen Seiten hin auf den hansischen Märkten noch besonders stark belebt. Abwehrmaßregeln gegen ein weiteres Umsichgreifen der Fremden mußten von der Hanse getroffen, der hansische Seehandel mit allen Mitteln geschirmt werden. Ein ganzes System von Satzungen wurde von der Hanse geschaffen und sollte den Handel und Verkehr der Hansen kräftigen, organisieren, den der Nichthansen aber beschränken oder ganz unterdrücken.

Die Weltstellung der Hanse im Verkehrsleben des Mittelalters, wenn wir von einer solchen einmal reden wollen, beruhte darauf, daß sie den Austausch zwischen den Völkern des Nord- und Ostseegebiets untereinander, sowie zwischen dem Norden und dem Ostseegebiet einerseits, der übrigen Kulturwelt andrerseits beherrschte. Voraussetzung hierfür war aber, daß sie jene zu kommerzieller und maritimer Selbständigkeit nicht gelangen ließ, sowie daß sie dort ihre beherrschende Stellung zu bewahren wußte, wo die Verkehrswege von außerhalb, die Ausläufer des italienisch-südeuropäisch-morgenländischen Verkehrs, ihr Handelsgebiet erreichten, d. h. in erster Linie in Flandern und seinen Nachbarlandschaften.

Eine Handelspolitik, die diese Ziele erstrebte, erforderte aber, daß die Gesamtheit der Städte, zum wenigsten die wichtigen Bundesmitglieder sich ihr anschlossen. Es war nach den bisherigen Erfahrungen kaum zu erwarten, daß dies überall geschah. Die Städte, die im Interesse der Aufrechterhaltung der deutschen kommerziellen Vorherrschaft im Verkehrsleben Nordeuropas den Kampf gegen die Fremden aufnahmen und ihn innerhalb der Gesamtheit der Städte zu organisieren, dieser selbst aber eine größere Geschlossenheit und Einmütigkeit zu verleihen strebten, durften daher auch vor Zwangsmaßregeln gegen widerstrebende Bundesmitglieder nicht zurückschrecken. Denn daß jene Bestrebungen mit augenblicklichen wirtschaftlichen Nachteilen für einzelne verknüpft waren oder ihnen dauernde Opfer im Interesse der Gesamtheit auferlegten, führte zu Entfremdung, Unlust, Abwendung von derselben. In den Mitlebenden befestigte sich das Bewußtsein, daß in diesem inneren Kampf Egoismus gegen Egoismus stehe, und nicht allzu viele

Städte waren es, deren Räte weiten Blick besaßen und das im höheren, im hansischen Sinne Berechtigte und Notwendige der Politik der wendischen Städte erkannten und ihr bereitwillig Gefolgschaft leisteten.

Andrerseits ist nicht zu verkennen, daß die Handelspolitik und der Charakter des Bundes zwischen 1418 und 1476 erst wirklich durchgebildet und einheitlicher gemacht wurden dadurch, daß Lübeck und sein näherer Anhang unter den Städten in allen Richtungen nunmehr die oberste Leitung der Hanse durchführten.

Mögen wir die verflossenen ersten 60 Jahre dieser Blütezeit der Hanse als die hansische Periode bezeichnen, so sind die folgenden 60 recht eigentlich die lübische innerhalb der Geschichte des hansischen Städtebundes. Immer mehr wuchs Lübeck an kommerzieller, maritimer und politischer Bedeutung in diesem Zeitraume empor über die anderen Städte, ausgenommen wohl nur Danzig und Hamburg, die auch große Fortschritte als Verkehrsplätze machten. Gerade für Lübeck stand auch das Höchste auf dem Spiele. Mit Staunen nimmt man die bedeutende Ausdehnung und Intensität der lübischen Interessen wahr und die rücksichtslose Energie und Leistungsfähigkeit, die Lübeck auf politischem und merkantilem Gebiet jetzt so häufig entfaltete. Erklärt aber wird diese Haltung auch dadurch, daß der lübische Rat bei seinen Entschließungen immer wieder sich der Zustimmung seiner Bürgerschaft versicherte, daß er also nach dieser Seite hin jetzt festen und unerschütterlichen Rückhalt hatte.

Diese beiden Dinge, der Kampf gegen die Zunahme des Fremdenverkehrs nach hansischen Gebieten und der Widerstreit der Interessen im Innern geben der hansischen Geschichte in dieser Periode in erster Linie ihr charakteristisches Gepräge.

War schon in dem vorangegangenen Zeitraum das gute Verhältnis der Hansestädte zur dänisch-nordischen Macht von recht nachteiligem Einfluß auf den nach dem Norden gerichteten Verkehr der westeuropäischen Nichthansen gewesen, so wurden ihre beiderseitigen Beziehungen in dieser Periode von hervorragender Wichtigkeit auch für den Ostseehandel der Fremden. Denn die Bedeutung des Sundes für den westöstlichen Verkehr hatte stark zugenommen und namentlich der nichthansische bediente sich dieser Wasserstraße, da die Landstraße über den Fuß der jütischen Halbinsel ihm durch die Verkehrspolitik Lübecks und Hamburgs versperrt

war. Noch war die Zeit zwar nicht gekommen, deren politisches Glaubensbekenntnis den Satz prägte, daß die Schlüssel zur Ostsee auf der Rhede von Kopenhagen lägen, jedoch war eben wegen des Verkehrs der Fremden nach der Ostsee das Verhältnis der Hansestädte zu Dänemark fortan von noch gesteigerter Wichtigkeit.

Es war jedoch gerade in diesem Augenblick, als die Hanse von neuem geeint war und Lübeck mit seinen Nachbarstädten ihre Leitung wieder übernommen hatte, fraglich, ob die politische Freundschaft mit Dänemark, die der alte lübische Rat früher gepflegt hatte, nun nach seiner Wiederherstellung erneuert und dadurch der Hanse eine Beeinflussung der Sundfahrt der Fremden möglich werden könne. Denn der Krieg, den inzwischen König Erich von Pommern mit den Grafen von Holstein begonnen hatte, bedrohte auch Lübeck mit Unheil.

I. Die Hanse, der Norden und Holland bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts.

1. Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig.

Königin Margrethe hatte trotz der Verlehnung des Herzogtums Schleswig an die Holsteiner Grafen im Jahre 1386 den Gedanken an die Rückgewinnung des Landes, diese letzte ihr von ihrem Vater hinterlassene Aufgabe, nicht fallen gelassen. Als nach der Erwählung Erichs von Pommern zum dänischen Könige die Grafen pflichtmäßig in Assens auf Fühnen im Frühjahr 1396 ihn um erneute Belehnung mit dem Herzogtum ersuchten, vollzog er eine besondere Lehnserneuerung unter den herkömmlichen Formen nicht. In den augenblicklichen Beziehungen beider Mächte änderte diese vielleicht absichtlich geschaffene Unklarheit der staatsrechtlichen Verhältnisse zunächst nichts.[1]) Da gab der Tod Herzog Gerds von Schleswig, der auf einem Eroberungszuge nach Ditmarschen nebst dem größten Teil seiner Ritter von den rasenden Bauern am

[1]) Erslev, Dronning Margrethe, S. 391 f.

5. August 1404 erschlagen wurde, der Königin Gelegenheit, sich in die inneren Angelegenheiten Schleswig-Holsteins zu mischen. Sie tat es mit dem ihr eigenen diplomatischen Geschick, und die Zerrüttung im Lande und in dem gräflichen Geschlecht kam ihr sehr zustatten. Ohne Schwertschlag besetzte sie eine Reihe der wichtigsten Punkte im Herzogtum, wie Hadersleben, Tondern, Schwabstedt; selbst Flensburg und Niehus wußte sie 1409 in ihre Gewalt zu bringen. Nun aber erreichte die Besorgnis der Holsten und ihrer Herren über die Fortschritte der Dänen den höchsten Grad. Unbotmäßigkeit und Zwist untereinander hörten auf. Herzog Gerds Witwe Elisabeth mit ihren drei unmündigen Kindern, ihr Schwager Graf Heinrich von Holstein, der sein Bistum Osnabrück aufgegeben hatte, ihr Bruder Herzog Heinrich von Lüneburg und Graf Adolf von Schauenburg verbündeten sich 1410 zur Abwehr der Dänen und erklärten König Erich den Krieg. Am 12. August brachte Graf Adolf von Schauenburg mit Hilfe der Friesen den stark überlegenen dänischen Streitkräften auf der Sollerupper Heide bei Eggebeck eine schwere Niederlage bei. Glücklich für die Holsten begann der Krieg, der erst nach 25 Jahren seine Beendigung finden sollte.

Schnell jedoch brachte Margrethe den von Erich übereilt begonnenen Krieg zum Stehen und errang einen glänzenden diplomatischen Erfolg. Sie vermittelte zwischen ihm und den Holsten zu Kolding am 24. März 1411 einen fünfjährigen Stillstand bis zum 24. Juni 1416, während dessen Dauer die dänische Macht im Herzogtum alles in Besitz behalten sollte, was sie vor Beginn des Kriegs dort innegehabt hatte. Inzwischen sollte ein Schiedsgericht zu Nyborg über die beiderseitigen Ansprüche auf Schleswig nach dänischem Recht aburteilen, die höchste Instanz für die Entscheidung der Streitfrage aber König Erichs Vetter, der deutsche König Sigmund sein.

Jedoch auch um einem Bruch zwischen König Erich und Lübeck, Wismar und Rostock vorzubeugen, hatte die Königin diesen Weg und zuvor schon im September 1410 einen Stillstand zwischen den Kriegführenden vermittelt. Denn der Ausbruch des Krieges war zu der Zeit erfolgt, als in den wendischen Städten die Gemeinden die Herrschaft an sich gerissen, ihre Räte gestürzt oder doch durch die Einsetzung von Gemeindeausschüssen stark von sich abhängig gemacht hatten. Mit der traditionellen dänenfreundlichen Politik war es nun zu Ende, die Gemeinden waren seit längerer

Zeit schon in gereizter Stimmung gegen Dänemark und machten aus ihrer Abneigung gegen die dänischen Eroberungsgelüste kein Hehl; sie fürchteten, daß diese nicht bei Holstein Halt machen, sondern ihre eigene Unabhängigkeit und Selbständigkeit bedrohen würden. Auch waren sie, mindestens die Lübecker und Hamburger Bürgerschaft, mit der holsteinischen Bevölkerung sicher durch Familienverbindungen und jederart materielle Interessen aufs engste verknüpft. Schon im Herbst 1411 meldete ein Bote des Ordens aus Lübeck dem Hochmeister, daß sich das Verhältnis zwischen König Erich und den Städten Lübeck, Wismar und Rostock zum Kriege zuspitze. Beide Teile sammelten Waffenvorräte in großem Maßstab an, beide bemühten sich um ein Bündnis mit dem Orden was natürlich gänzlich vergeblich bei seiner augenblicklichen Lage war. Der König andrerseits schloß mit seinen pommerschen Verwandten und den Herzögen von Mecklenburg-Stargard Bündnisse und Soldverträge ab. Im Jahre 1412 sandte Lübeck zum Schutz seines Seehandels Friedeschiffe aus, aber der Hansetag lehnte ein Handinhandgehen mit Lübeck zur allgemeinen Beschirmung der hansischen Kauffahrer bezeichnenderweise ab. Stralsund, dessen Ratsherrschaft keine Störung erfahren hatte, leistete den Dänen direkt Vorschub und war für ein Bündnis mit König Erich gegen die Holsten, die sich Flensburgs bemächtigt hatten und nun von den Dänen dort belagert wurden. Hier gelang dem vermittelnden Eingreifen Margrethes ein letzter Erfolg. Sie vermochte die Holsten zur Räumung der Stadt. Am 24. Oktober nahm sie die Huldigung der Bürgerschaft entgegen und verhängte ein furchtbares Strafgericht über die ihr als holsteinisch gesinnt verdächtigten Bürger. Drei Tage darnach, in der Nacht vom 27. zum 28. Oktober 1412, erlag sie selbst im Flensburger Hafen auf ihrem Schiff einem Anfall der Pest, die gerade damals im Norden ausgebrochen war, „und fand in ihren weiten Reichen kein Fleckchen Erde, ruhig darauf zu sterben“.

Neben ihr war König Erich, der nun 30 Jahre zählte, bisher nur der politische Lehrling gewesen. Aber sie konnte in dem Bewußtsein entschlafen, der Union einen in jeder Hinsicht wohlvorbereiteten Herrscher zu hinterlassen, dem überdies seine engen verwandtschaftlichen Verbindungen mit kleinfürstlichen Häusern Niederdeutschlands, seine Kenntnis der deutschen ständischen Verhältnisse, sowie des deutschen Städtewesens, der Kräfte und der

schwachen Seiten desselben von großem Nutzen sein konnten. Schnell aber trat, nicht in den Zielen, sondern im Tempo und in den Mitteln der nordischen Politik ein bedenklicher Wandel ein.

Als zu Nyborg im Juli 1413 mit den Holsten keine Einigung über die Beisitzer des geplanten Schiedsgerichts erzielt werden konnte, bestellte der König das dänische Parlament als Lehnsgericht und dieses sprach der Herzoginwitwe und ihren Söhnen wegen Felonie das Herzogtum ab, ein Urteil, das König Sigmund zwei Jahre später während des Konstanzer Konzils bestätigte. Inzwischen nistete sich die dänische Macht im Herzogtum immer mehr ein; bald befand sich nur noch die Stadt Schleswig in Händen der Holsten. Da hemmte die drohende Haltung der drei verbündeten wendischen Städte, dann das besondere Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg und die Koalition beider Städte mit Sachsen-Lauenburg und Holstein zum Schutz des Landfriedens die weiteren Fortschritte der Dänen.[1]) Immer lebhafter mußte in dem Könige der Wunsch nach Wiederherstellung des alten Rats in Lübeck werden. Dreimal schon hatte er vergeblich dem neuen Rat seine Vermittlung zwischen ihm und dem alten angeboten. Da wandte sich dieser selbst durch Abgeordnete mit der Bitte um Hilfe an ihn. Daß die Vertreter des neuen Rats in Konstanz vor Sigmund ihn beschuldigt hatten, nach der Herrschaft über Lübeck zu trachten, gewährte dem König dann den gewünschten Vorwand zum Einschreiten. Mitte September 1415 ließ er plötzlich die Bürger Lübecks auf Schonen, in Bergen und wahrscheinlich auch in den andern Handelsplätzen seiner Reiche nebst ihren Gütern arrestieren und sagte der Stadt ab.[2])

Ungeheuer war das Aufsehen über diesen Friedensbruch des Königs; anfangs schien ein Krieg unvermeidlich. Dahin kam es nun zwar nicht, aber nur schwer ließ sich der neue Rat in Lübeck davon überzeugen, daß seine Stellung haltlos geworden sei. Durch die Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck am 16. Juni 1416 und sodann auch in den anderen drei Städten[3]) sah König

---

[1]) Vgl. S. 184.

[2]) Korner S. 389 § 1231 gibt als Zahl der auf Schonen gefangen Gesetzten 400 an, HR. 1. VI n. 248 nur 40, über den Zeitpunkt das. n. 211, über die Ausdehnung der Arreste Hans. UB. VI n. 50, 51, 57, 59, 60, HR. 3. V n. 267 § 23, vgl. Erslev, Erik af Pommern, S. 17 u. S. 443 Anm. 16.

[3]) Vgl. S. 188ff.

Erich seinen Wunsch erreicht und großes erwartete er von der Dankbarkeit des Lübecker Rats, nichts geringeres als eine nachdrückliche Förderung seiner Eroberungspläne. Daher wies er die Vermittlung seines Streits mit den Holsten, die die wendischen Städte ihm schon im Juli 1416 anboten, zurück, willigte aber schließlich in ihren Vorschlag, daß ein Schiedsgericht von zwei Fürsten und vier Städten jenen entscheide, und schlug ihnen dagegen ein Bündnis gegen die Seeräuber vor, die von Holstein aus die westliche Ostsee unsicher zu machen begannen.

Das Unwesen dieser war freilich schon böse genug. Als der Wiederausbruch des Krieges 1416 drohte, griff Holstein nach dem 1390 von Mecklenburg gegebenen Beispiel zu dem verzweifelten Mittel privilegierter Kaperei. Aus dem seeräuber- und fehdeerfüllten Ostfriesland kam starker Zuzug und brachte auch den Namen „Vitalienbrüder“ wieder mit. Eckernförde und Kiel, in späterer Zeit noch mehr Neustadt in Holstein, auch Heiligenhafen wurden Hauptstützpunkte der Seeräuber. Schon 1416 fielen ihnen 16 dänische Schiffe in die Hände, aber schnell wurden sie auch dem friedlichen Kaufmann und Schiffer eine unerträgliche Plage. Trotzdem gingen die Städte nicht auf das vom König vorgeschlagene Bündnis ein. Sie legten vielmehr zum Schutze ihres Handels mit dem Norden Friedeschiffe in See und taten dies auch im Jahre 1417. Sie nahmen dadurch den Bündnisanträgen des Königs die Begründung. Aber sie führten andererseits gegen die Holsten eine entschiedene, einschüchternde Sprache. Denn in der Kirche zu Eutin, wo ihre Boten im August 1416 mit jenen verhandelten, erklärte Jordan Pleskow vor der ganzen Versammlung, daß der König mit seiner Forderung auf Auslieferung des Herzogtums im Recht sei und die Hansestädte ihm nötigenfalls dazu verhelfen würden; der unerträgliche holsteinische Seeraub werde sie dazu zwingen. Unzweifelhaft stand der lübische Rat den Absichten des Königs, getreu der Tradition und dankbar gegen ihn, wohlwollend gegenüber. Er wurde jedoch in seinen Entschließungen stark beeinflußt durch die Gemeinde, die dem Könige seit 1415 noch feindlicher als zuvor gesonnen und gegen den eigenen Rat wegen seiner Dänenfreundlichkeit mißtrauisch war. Darauf gründete sich auch die Zuversicht der Holsten, daß die Gemeinde gegebenenfalls die Politik des Rats in einer für sie günstigen Weise beeinflussen und daß auch der Rat schließlich den Wert der Erhaltung eines selbständigen

und befreundeten Holsteins für die Unabhängigkeit der eigenen Stadt nicht unterschätzen werde. Jedoch unter solchen Umständen, da beide Teile, Dänemark und Holstein, auf Lübeck schauten und von ihm die Entscheidung erwarteten, hatte die lübische Politik eine sehr schwere Aufgabe zu lösen, und es bedurfte dazu während der nächsten zehn Jahre der ganzen diplomatischen Meisterschaft eines Jordan Pleskow.

Den König aber trieben sein ungeduldiger Eifer und seine neuen Räte vorwärts. Das waren großenteils die holsteinischen Adligen, die nach dem Tage von Nyborg 1413 ihr Vaterland im Stich gelassen hatten, in erster Linie der ränkevolle Erich Krummediek. Auch der lübische Rat führte die bald nach 1416 eintretende Verstimmung des Königs gegen die Städte in erster Reihe auf den Einfluß dieser aufreizenden Ratgeber zurück, ebenso der alte Bischof Peter von Roeskilde, „ein Vater und Förderer der deutschen Kaufleute“, der seit 1375 der Königin Margrethe als Diplomat und Berater zur Seite gestanden hatte und der zum Nachteil für die Beziehungen zwischen dem König und den Städten gerade jetzt, am 21. Oktober 1416, starb. Er und seine alten politischen Freunde hätten viel lieber einen Kampf Dänemarks mit dem deutschen Orden zur Wiedergewinnung Estlands gesehen, das von Waldemar Atterdag 1346 an den Orden verkauft worden war. Lange schon standen diese beiden Mächte voll gehässigen Mißtrauens einander gegenüber. Aber der Vorteil, den der preußisch-polnische Krieg darbot, wurde nicht ausgenutzt, der König dachte nur an Schleswig und wünschte der wendischen Städte sicher zu sein.[1])

Daher erneuerte er, als ihre Boten ihn im April 1417 zu Kopenhagen aufsuchten, in dringender Weise sein Verlangen nach Abschluß eines Bündnisses mit den Städten; seine Räte drohten sogar mit der Aufkündigung der ganzen hansischen Privilegien und wollten die Dauer ihrer Gültigkeit überhaupt abhängig gemacht wissen von der Dauer des Bündnisses. Die Boten gerieten darüber in große Erregung, und der König mußte ihnen beruhigende Versicherungen hinsichtlich der Privilegien geben. Dann willigten sie wenigstens in die Auswechselung von Bündnisentwürfen. Die Beschlußfassung darüber behielten sie dem Hansetage vor. Dieser aber wollte sich vor der Entscheidung des Schiedsgerichts, die im

---

[1]) Daenell, Die Hansest. u. der Krieg um Schleswig i. Ztschr. f. schlesw.-holst. Gesch. 32 S. 287 ff.

August 1417 erfolgen sollte, auf nichts einlassen, trotzdem die Holsten durch Anschläge an den Kirchentüren der wendischen Städte die öffentliche Meinung für sich und gegen die städtischen Räte in Bewegung zu setzen versuchten und Stralsund und Greifswald sofortigen Abschluß des Bündnisses mit dem König für eine bestimmte Zahl von Jahren begehrten.

Um dieselbe Zeit, Mitte Juli 1417, warf sich der König, nachdem er durch Requisitionen einheimischer und hansischer Schiffe eine große Flotte gesammelt hatte, unvermutet auf die Stadt Schleswig und zwang die Besatzung nach drei Tagen zur Kapitulation. Dieser bisher größte Erfolg des Königs versetzte aber die Bürgerschaft Hamburgs in höchste Aufregung. Am 20. Juli nötigte sie ihren widerstrebenden Rat zum Abschluß eines Bündnisses mit Holstein und zur Kriegserklärung gegen den König. 600 Hamburger Schützen eilten dem bedrohten Gottorp zu Hilfe. Auch die Herzöge von Lüneburg und Graf Otto von Hoya erschienen mit Hilfstruppen. Das Vordringen des Königs kam zum Stehen, aber das Herzogtum hielt er nun fast ganz in Händen.

Da gelang es den wendischen Städten im November 1417, nachdem der von ihnen vorgeschlagene Schiedsgerichtsversuch mißglückt war, beide Teile zum Abschluß eines Waffenstillstands bis zum 29. September 1418 zu bewegen. Beide übergaben ihre Eroberungen, der König die Stadt Schleswig, die Holsten Tondern, den Städten als Unterpfand für die Beobachtung des Friedens und nahmen den Vorschlag eines neuen Schiedsgerichts an. Aber der König versäumte den Termin desselben ohne Entschuldigung, vergebens wurden er und die Seinen Mitsommer 1418 von den zahlreichen Städteboten, Gesandten König Sigmunds, den Grafen von Holstein und ihren fürstlichen Schiedsrichtern in Schleswig erwartet. Das Gefühl seiner Abhängigkeit von der lübisch-wendischen Politik hatte ihn offenbar erbittert, er trotzte. Dennoch erreichte eine Gesandtschaft der wendischen Städte unter Führung des lübischen Bürgermeisters Heinrich Rapesulver im Herbst 1418 in Roeskilde, daß er in die Verlängerung des Stillstands bis Michaelis 1420 einwilligte. Es war ein diplomatischer Erfolg Rapesulvers, der allgemeine Freude nah und fern im Handelsstand hervorrief.[1])

---

[1]) Vgl. Erslev, Erik, S. 51 u. S. 449 Anm. 83; bes. Korner S. 131 § 931 unrichtig zu 1419 u. HR. I. VII n. 12.

Doch wurden von beiden Seiten Übergriffe und Friedensbrüche im Herzogtum begangen, die beiderseits die Stimmung stark reizten und die Städte hauptsächlich in der Besorgnis, daß der König wieder losschlagen könnte, zu neuem Dazwischentreten bewogen. Als aber ihre Gesandten, nachdem sie die Zustimmung der Holsten eingeholt hatten, den König in Wordingborg Ende Juni 1419 ersuchten, sich ebenfalls wegen der vorgefallenen Friedensverletzungen der Entscheidung der Städte zu unterwerfen, brach der angesammelte Groll des Königs über die Rolle, die sie ihm aufnötigten, hervor. Er wollte von Frieden nichts mehr wissen, er nannte in höchstem Zorn die Lübecker Gesandten Rapesulver, Steen und Morkerke Verräter und verbot ihnen, als sie die Politik ihrer Stadt verteidigen wollten, den Mund. Dennoch setzten die Städteboten mit Hilfe Herzog Johanns von Mecklenburg, den sie für alle Fälle zur Mitreise bewogen hatten, durch, daß der König auf ihren Vorschlag einging, auch ihnen beruhigende Zusagen wegen der Schonenfahrt ihrer Bürger machte. Trotzdem begann der König zu rüsten, und auch die Holsten setzten daraufhin ihre Streitkräfte in Bereitschaft. Zu Wasser und zu Lande wurde die Lage unfriedlich. Auch in dänische Dienste zogen zahlreiche Vitalienbrüder, beunruhigten den Verkehr im Sund, auf der Elbe und auf der großen Seestraße von der Newa bis zur Trave, nahmen hansische Kauffahrer weg und plünderten andere und im finnischen Busen auch russische, wodurch der Hanse unangenehme Weiterungen mit Nowgorod erwuchsen.

Als der König im Frühjahr 1420 die Kriegsrüstungen in umfassendem Maße fortsetzte, ein Ausfuhrverbot für seine Reiche erließ, von den wendischen Städten wiederholt dringend die Zurückgabe der Stadt Schleswig verlangte, gerieten diese in Unruhe. Sie legten Friedeschiffe in See und beschlossen durch eine Gesandtschaft vom König Aufklärung wegen seiner Kriegsvorbereitungen und Sicherstellung der hansischen Kaufleute im Besuch des Nordens zu fordern. Jedoch die Versuche einer friedlichen Einigung zwischen den Gegnern, die ihre Ratsboten, wie in Wordingborg verabredet worden war, Anfang Juni 1420 in Schleswig machten, scheiterten gänzlich an den hochgespannten Forderungen der Holsten. Die dänischen Räte aber wollten nur bis zum Ablauf des Stillstands den hansischen Kaufleuten Verkehrssicherheit im Norden zugestehen. Da beschlossen die Boten die Berufung eines Hanse-

tags, der für den Schutz des Handels Fürsorge treffen sollte, „offt me by deme konynge anders nicht men ungnade vunde“.

Wie 1416 war es auch diesmal der König, der den Stillstand brach. Nach Schluß der Verhandlungen zu Schleswig warf er sich mit großer Flotte, die dänische und schwedische Truppen an Bord hatte, abermals auf Fehmarn, das er schon 1416 gewonnen, aber auch schnell wieder verloren hatte. Unter Grausamkeiten, die selbst in jener Zeit Aufsehen erregten, unterwarf er in neun Tagen die Insel, Weiber und Kinder wurden weggeführt, die Ruhe des Todes herrschte auf der Insel, „kaum ein Hund blieb auf dem Lande“. Die Holsten und Hamburger antworteten darauf mit erfolgreichen Plünderungszügen zu Lande und zu Wasser, die sich bis Hadersleben und Ripen hinauf erstreckten.[1]) Und schnell wieder begannen die holsteinischen Vitalienbrüder der hansischen Schiffahrt schweren Schaden zu tun.

So hatte der König abermals den Krieg begonnen, das Netz, mit dem die lübische Diplomatie ihn zu umstricken versucht hatte, zerrissen und durch eine schnelle Tat eine strategisch wichtige Position vor der holsteinischen Küste gewonnen, von wo aus er zugleich den Seeverkehr Lübecks und Wismars beeinflussen konnte. Lebhaften Unwillen erregte der Wiederausbruch des Kriegs in den Ostseestädten, ein Zwiespalt innerhalb der wendischen Gruppe trat zutage. Denn Stralsund machte aus seinen fortdauernden Sympathien für den König und aus seiner Überzeugung vom bessern Recht seiner Sache kein Hehl und befürwortete nach wie vor ein Bündnis mit ihm, und auch andere wendische Städte, namentlich Rostock, teilten seinen Standpunkt. Sie alle waren erbittert auf Lübeck, maßen seiner ewigen Verschleppungspolitik die Schuld an dem neuen Kriege bei, verlangten die Erledigung der Schleswiger Angelegenheit in einer dem König günstigen Weise.

Lübeck aber beharrte bei seiner Politik und triumphierte. Sofort nach Ausbruch des Kriegs hatten sich in seinem Auftrag Heinrich Rapesulver, in des Papstes der Lübecker Bischof Johann Scheele mit den Kämpfenden in Verbindung gesetzt. Am 25. November 1420 gelang es letzterem, zwischen ihnen im Beisein der Boten der wendischen Städte die Wiederherstellung des Stillstands und seine

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig a. a. O. S. 408 Anm. 114.

Verlängerung bis zum 29. September 1421 zu vermitteln und beider Einwilligung in einen neuen Schiedstag zu erhalten. Damit war nun die Abhängigkeit des Königs von der lübischen Politik wiederhergestellt. Er empfand dies selbst sehr wohl. Wie schon bei früheren Gelegenheiten erhob er in ohnmächtigem Zorn die schwersten Vorwürfe gegen die Städte. Durch ihre Vermittlertätigkeit sollten sie schuld sein am Verluste von Schlössern, Land und Leuten, er nannte Schwabstedt, Eckernförde und Schleswig. Und tatsächlich muß Lübeck des Königs wichtigste Eroberung im Herzogtum, die Stadt Schleswig, vielleicht als Strafe für seinen Friedensbruch, zwischen dem Sommer 1420 und dem März 1421 den Holsten ausgeliefert haben, wie es auch Tondern, die Eroberung der Holsten, spätestens im Sommer ihnen wieder eingeräumt hat. Aber auch ganz allgemein betrachtet waren des Königs Vorwürfe gegen die Städte nicht so unrichtig. An der für ihn unüberwindlichen Schranke, Lübeck, die sich immer wieder trennend zwischen ihn und Holstein einschob, wurden seine ganzen Kriegsanstrengungen und Erfolge jedesmal zu schanden.

Aber die Schiedsgerichtsverhandlungen, die wie vereinbart im Fehmarnsund Pfingsten 1421 stattfanden, verliefen wieder ergebnislos, diesmal weil der König die überraschende Forderung nach Anwendung des dänischen Rechts auf die Schleswiger Frage erhob und zur Begründung derselben mit einer ganz neuen Theorie über das Verhältnis Schleswigs zu Dänemark hervortrat, während die Holsten wie ihre Schiedsrichter an der Anwendung des deutschen Lehnrechts auf die Streitfrage festhielten.[1]) Die Verlängerung des Stillstands, jedoch nur bis zum 11. November, gelang zwar Lübeck mit Unterstützung Wismars nach vielen Mühen, während Stralsund und Rostock in ihrer Zurückhaltung verharrten. Aber während noch ihre Boten im Dezember hin und her zwischen beiden Gegnern ritten, um neue Verhandlungen zustande zu bringen, griff König Erich Sonderburg und die Insel Alsen, sowie den mächtigen Schleswiger Ritter Klaus Lembeck auf Dorning an, der kürzlich von ihm abgefallen war. Die Städte fühlten sich verletzt durch diese Nichtachtung ihrer Bemühungen, aber sie hatten den Grimm des Königs noch jüngst auf andere Weise herausgefordert. Denn während sie den Abschluß des von ihm sehnlich gewünschten

[1]) Vgl. die Erörterung von Erslev, Erik S. 167 ff.

Bündnisses immer wieder hinausgeschoben hatten, waren sie in enge Verbindung mit dem deutschen Orden getreten, mit dem der König selbst seit Jahren auf sehr gespanntem Fuße stand.

Schon 1419 hatte sich König Erich mit König Wladislaw Jagiello von Polen, dem Totfeind des Ordens, gegen diesen verbündet. Im April 1421 war auch zwischen dem Polenkönig und Kurfürst Friedrich von Brandenburg ein Bündnis gegen ihn geschlossen worden, dem auch Großfürst Witold von Litauen nicht fern blieb. Mit Pommern war der Orden ohnehin verfeindet. So sah er sich vom deutschen Mutterland abgeschnitten, auch seine Seeverbindung mit Westeuropa in Frage gestellt, und namentlich das livländische Ordensgebiet war in Furcht vor einem dänischen Angriff.[1]) Da gab es für den Hochmeister nur eine Macht an der Ostsee, die ihm einen Rückhalt gewähren konnte, Lübeck und die wendischen Städte. Der livländische Ordensmeister und die Städte Preußens und Livlands drängten ihn, bei diesen Schutz zu suchen. So kam es am 1. September 1421 in Marienburg zwischen den wendischen Unterhändlern, voran Jordan Pleskow aus Lübeck, Simon van Urden aus Stralsund, Johann Bantzekow aus Wismar, und dem Orden zum Entwurf eines Verteidigungsbündnisses, in dem der Orden für den Kriegsfall 2000 Gewappnete in Preußen, 500 in Livland zugesagt erhielt. Die Gegenleistung, zu der sie den bedrängten Orden nötigten, waren Zugeständnisse, die wirtschaftlich wie politisch für die ganze Hanse wertvoll waren. Sehr widerstrebend verzichtete er auf die Weitererhebung des Pfundzolls, dessen Umwandlung aus einer ursprünglich hansischen in eine landesherrliche Steuer sich die Hanse schon seit 1398 vergeblich widersetzt hatte. Er mußte außerdem versprechen, seine Städte in ihrer Mitarbeit an hansischen Angelegenheiten nicht zu hindern. Die wendischen Städte durften hoffen, auf diese Weise eine engere Verbindung der östlichen hansischen Städtegruppen mit der Gesamtheit der Hanse, an deren Lockerung der Orden lange mit Erfolg gearbeitet hatte, wieder angebahnt zu haben. König Erich aber empfand dies Bündnis fast als einen feindseligen Akt.

König Erich lehnte im April 1422 den Wunsch Lübecks und Wismars nach Aufhebung eines neuen Ausfuhrverbots und Verlängerung des Stillstands ab, doch war er bereit, mit den Städten am

[1]) Hans. UB. VI n. 267.

21. Juni in Wordingborg zu verhandeln. Am 31. Mai beschlossen in Lübeck die Boten der drei Gruppen der hansischen Ostseestädte, der Willkür des Königs energisch zu begegnen, und verhießen dem Ratsherrn, der in den bevorstehenden Verhandlungen mit dem König das Wort führen werde, sowie seiner Stadt ihren gemeinsamen Schutz. Es war Heinrich Rapesulver, dem diese Aufgabe zufiel. Die Stimmung der Städte über die allgemeine Lage ihres Handels im Norden, über die andauernden, mannigfachen Verletzungen ihrer Privilegien durch den König und seine Vögte, über die dänischen Münzverhältnisse u. a. m. war schwer gereizt.

Im Vergleich mit der Zeit der Königin Margrethe erwähnt der Verfasser der Sassenchronik als von vornherein charakteristisch für die Regierung ihres Nachfolgers steigende Teuerung aller notwendigen Lebensmittel, wiederholte Störungen des Fischhandels der wendischen Kaufleute in Dänemark und arge Gewalttaten gegen die fremden Händler überhaupt.[1]) Unerledigt nahmen die Städte aus der Regierungszeit Margrethes vor allem herüber die Münz- und Strandrechtsfrage. Als sie dem König zu Nyborg im Juli 1413 ihre Klagen über die Handhabung des Strandrechts und über Beeinträchtigung ihres Verkehrs auf Schonen vorbrachten, vertröstete er sie auf später; die Beobachtung der Privilegien ihrer Kontore zu Bergen und Opslo versprach er ihnen und dasselbe tat er, als sie 1416 abermals Vorstellungen über Belästigungen ihres Verkehrs auf Schonen vor ihm erhoben.[2]) Aber weder das eine noch das andere geschah und die Klagen dauerten fort. Die Städte begehrten eine neue Bekräftigung der hansischen Privilegien in seinen Reichen und legten ihm zur Begründung dieses Wunsches ausführliche Verzeichnisse ihrer Beschwerden im allgemeinen, wie an einzelnen Verkehrsplätzen im April 1417 in Kopenhagen vor.[3]) Umsonst, der König ließ die Privilegienfrage im Ungewissen, um die wendischen Städte dadurch zum Abschluß des Bündnisses mit ihm zu drängen, ja, er beantwortete ihre Beschwerden mit Klagen über hansische Übergriffe auf Schonen,[4]) die sicher auch nicht ohne Berechtigung waren. Die unklaren Zustände blieben bestehen.

---

[1]) Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III. S. 98, 114f.
[2]) HR. 1. VI n. 124 § 4—8, 293 § 34, 312.
[3]) HR. 1. VI n. 433, 434; 337 § 18, 327, 385 passim, 386, 387.
[4]) HR. 1. VI n. 391.

1420 beschwerten sich die wendischen Städte bei Aalborg über unrechtmäßige Belastungen ihrer dort verkehrenden Kaufleute, die aber von Aalborg entschieden bestritten wurden, 1422 mußten sie den König und Opslo anrufen zugunsten der Rostocker und der andern nach Opslo handelnden hansischen Kaufleute.[1])

Auch die Strandrechtsfrage blieb unerledigt. Zu Kopenhagen im April 1417 überreichten die Städte dem König abermals die Anerbietungen und Vorschläge zu einem Strandrechtsprivileg, die sie im selben Wortlaut schon 1412 der Königin eingegeben hatten. Die Notwendigkeit einer Regelung des Strandrechts in Dänemark wurde auch vom hansischen Kontor zu Brügge betont.[2]) Der König ging auf nichts ein. Nach der Praxis der dänischen Vögte und der Anschauung der Herren des Strandes galt schiffbrüchiges Gut als verfallen. Es war eine besondere Gnade, wenn sie, der König eingeschlossen, überhaupt solches, und auch dann noch zu kleinem Teil und gedrängt durch ernste Mahnungen der Städte, den Besitzern oder ihren Rechtsnachfolgern herausgaben.[3])

Auch in der Münzfrage gelang es den Städten nicht, ihren Vorstellungen Beachtung zu verschaffen. Als sie dem König 1416 in Flensburg die Herstellung einer Übereinstimmung zwischen ihrer Münze und der dänischen vorschlugen, antwortete er ihnen, daß ihm an der seinigen genüge und die Städte sich nicht so freundlich gegen ihn bewiesen hätten, daß er ihren Wünschen entgegenkommen könne.[4]) Vollends 1421 auf 1422, also im Zusammenhang seiner Kriegsvorbereitungen und wohl in erster Linie in der Absicht, sich Geld zu schaffen, nahm er eine weitere besonders starke Münzverschlechterung vor. Silber- und Goldmünzen wurden überhaupt eingezogen, kupferne statt ihrer geprägt und mit Zwangskurs ausgegeben.[5]) Mit neuen schweren Verlusten sahen die wendischen Städte dadurch ihren Handel im Norden

---

[1]) HR. 1. VII n. 194, Hans. UB. VI n. 346; HR. 1. VII n. 445.

[2]) HR. 1. VI n. 368, 388, vgl. n. 69; n. 400 § 20.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 203, 210, HR. 1. VII n. 86 § 4, 5, 263 § 16, 282, 293—296, 326 § 1, 375 usw.

[4]) HR. 1. VI n. 293 § 32.

[5]) Zum Zeitpunkt dieser Münzverschlechterung vgl. HR. 1. VII n. 572, VIII n. 1154 § 18, 19 (dieses Aktenstück gehört ins Jahr 1423, vgl. im folgenden), Hans. UB. VI n. 499. Der Bericht Korners, S. 466f. § 1434, ist zum Teil hierauf zu beziehen; vgl. auch Erslev, Erik, S. 71 u. Anm. 119.

bedroht, und die Gemeinden, die seit Jahrzehnten über das schlechte dänische Geld murrten, waren besonders stark gereizt. Und zu allen diesen Mißständen im wendisch-hansischen Verkehr in den nordischen Ländern und Gewässern kamen noch die wiederholten Ausfuhrverbote der letzten Jahre, die störend in den Gang des Handels eingriffen, die Arreste auf hansische Schiffe und Güter zu Kriegszwecken u. a., alles zusammen genug, um die Geduld der Städte endlich zu ermüden.

In dieser Stimmung faßten die Städte zu Lübeck am 31. Mai ihre Beschlüsse und so gingen sie den Verhandlungen zu Wordingborg entgegen. Diese waren sehr kurz. Am 5. Juli verhandelten die Städter mit dem Könige und begehrten Antwort auf dreierlei: ob der hansische Kaufmann Handels- und Verkehrssicherheit im Norden gemäß seinen alten Privilegien genieße; ob das Ausfuhrverbot für ihn außer Kraft gesetzt sei; ob er Schonen auf der Grundlage der alten Zölle und Gewohnheiten sicher besuchen könne. Der König gab ausweichende Antworten. Als die Gesandtschaft ihn ersuchte, in Beschlag genommene hansische Güter herauszugeben, bedauerte er, solche jemals überhaupt ausgeliefert und nicht noch viel mehr genommen zu haben. Seinen höchsten Verdruß aber äußerte er über das geplante Bündnis mit dem Orden; ihm maß er die Schuld an der Entfremdung und widerstrebenden Haltung der wendischen Städte bei und drohte einem ebenfalls anwesenden preußischen Gesandten mit seiner Verbindung mit König Wladislaw Jagiello von Polen. Schon am 6. Juli schieden die Städter von dem Könige, ohne das Geringste erreicht zu haben. Am 22. Juli tagten die sechs verbündeten Städte, da die nahe bevorstehende Schonenreise die Beschlußfassung beschleunigte, in Rostock. Handel und Verkehr nach den nordischen Reichen wurden vom 27. Juli ab allen Hansen bei Strafe an Leib und Gut verboten, und eine neue Tagfahrt, am 29. September zu Rostock, sollte, wenn Erich sich weiter ablehnend gegen die städtischen Forderungen verhielt, die nötigen Maßregeln zum Schutze des Kaufmanns ergreifen.

Alsbald wurde die Lage äußerst ernst. Der König begann den hansischen Verkehr im Sunde planmäßig zu hindern. Lübeck, Wismar und Rostock verstärkten ihre Friedeflotte, die zur Bekämpfung des Seeraubs seit dem Frühjahr kreuzte, und sandten sie mit 2000 Gewappneten nach Mitte September in den Sund. Nur Stralsund und Greifswald wichen auch jetzt einem Zusammenstoß

mit dem Könige aus, wie Korner behauptet: „wente se gude Denen weren". Eine Flotte der Hamburger mit 900 Mann segelte die jütische Küste hinauf und vernichtete bei Ripen ein Seeräubernest. Die holsteinischen Vitalienbrüder nahmen 16 dänische Proviantschiffe, die nach Flensburg bestimmt waren, und auch zu Lande erlitten die dänischen Truppen mehrere Schlappen. Der König, um sich wehrhafter zur See zu machen, arrestierte außer hansischen Schiffen auch eine holländische Handelsflotte im Sunde, die wahrscheinlich auf der Fahrt nach Preußen war und sich gern dem König gegen ihre kommerziellen Hauptfeinde zur Verfügung stellte. Aber ehe er sie verwendungsfähig gemacht hatte, warf sich die wendische Flotte auf sie, nahm den Schiffen Segel, Anker, Tauwerk, kappte die Mastentaue, kurz, machte sie unbrauchbar. Der König war ans Land gefesselt. Ungehindert konnte eine preußische Kauffahrteiflotte von gegen 70 Segeln Ende September, gedeckt durch die wendischen Kriegsschiffe, in westlicher Richtung den Sund durchfahren.[1])

Nach diesen Schlägen erneuerten die Städte, offenbar selbst nicht zum äußersten geneigt, bezeichnenderweise durch den Stralsunder Bürgermeister Kord Bischof dem König gegenüber ihre zu Wordingborg gestellten Forderungen, und nun fanden sie Gehör. Zugleich nahm sich König Sigmund, der die Kräfte des Reichs zur Bekämpfung der Hussiten zu vereinigen wünschte, der Friedensvermittelung im Norden an und sandte zu dem Zweck den Herzog Heinrich Rumpold von Schlesien an die wendischen Städte, die Holsten und König Erich. Es gelang dem Herzog im November und Dezember, ihre prinzipielle Zustimmung zum Frieden zu erhalten und sie auf einer Tagfahrt in Flensburg zu vereinigen. Dort kam es zwischen Holstein und Dänemark am 1. Januar 1423 zum Abschluß eines Stillstands bis Mittsommer 1424. Der Streit über das Herzogtum sollte abermals einem Schiedsgericht übertragen werden, nach König Erichs Auffassung König Sigmund allein, nach holsteinischer ihm in Verbindung mit deutschen Reichsfürsten.

Auch das Verhältnis König Erichs zu den Städten wurde durch

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig a. a. O. S. 410 Anm. 142, Hans. UB. VI n. 484; schon im Frühjahr war eine preußische Flotte von über 40 Segeln nach Westen durch den Sund gefahren.

fortgesetzte Vermittlungstätigkeit Kord Bischofs in Flensburg geordnet. Der König verhieß ihnen feierlich die Beobachtung aller Privilegien, entband ihre Kaufleute von der Benutzung der neuen Kupfermünze, hob das Ausfuhrverbot auf, wogegen die Städte ihr Handelsverbot außer Kraft setzten, und verschob die Erledigung ihrer Klagen auf eine neue Tagfahrt, die am 23. Mai 1423 in Kopenhagen stattfinden sollte. Die Gegenleistung der Städte für das Entgegenkommen des Königs war nichts Geringeres als die oft begehrte Gewährung seines Lieblingswunsches. Denn am 6. Januar wurde zwischen ihm und den Städten Lübeck, Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Anklam ein Bündnis zu gegenseitiger Kriegshilfe mit 1000 Mann geschlossen, nach des Königs Meinung gegen Holstein. Jedoch enthielt es die Bestimmung, daß wenn der um Hilfe angerufene Verbündete des Feindes zu Ehre und Recht mächtig sei, er ihn zuvor binnen sechs Monaten zur gütlichen Unterwerfung unter einen Rechtsspruch vermögen dürfe. Das war eine Bestimmung, die durchaus den Stempel der Politik Lübecks trägt, sie nahm dem ganzen Bündnis seine Gefährlichkeit für Holstein, Lübeck hielt sich durch sie die Hände frei. Und noch eine weitere Möglichkeit zum Rücktritt von der vertragsmäßigen Hilfe schuf es sich durch die Bestimmung, daß die Hansen im Norden nur die rechtmäßigen Abgaben zahlen sollten. Aber der Abschluß des Bündnisses beweist doch, daß nunmehr Lübeck das letzte und stärkste, aber auch gefährlichste Mittel für nötig erachtete, um den Frieden zu sichern und dem König die Hände zu binden.[1]) Es ging auf dasselbe ein, um, wie es nachmals den östlichen Städten erklärte, drohende Finanzpläne des Königs abzuwenden, deren Ausführung die hansischen Privilegien schwer verletzt und den Krieg gegen ihn unvermeidlich gemacht hätte. Es scheint, daß die Räte ihren Gemeinden von dem Bündnis nicht Kenntnis gaben,[2]) die Stimmung dieser gegen Dänemark also alles eher als friedlich war. Die preußischen und livländischen Städte aber, die von den wendischen zum Beitritt zu dem Bündnis aufgefordert wurden, waren über diese anscheinende Schwenkung der lübischen Politik überrascht und verwirrt. Die livländischen

---

[1]) Völlig anderer Ansicht über die Bedeutung des Bündnisses ist Erslev, Erik, S. 89ff., 205, 222.

[2]) Techen, Die Wismarer Unruhen, i. Mecklenb. Jbb. 55 S. 48f., 122f.

allerdings erklärten alsbald ihre Bereitwilligkeit, widerriefen dieselbe aber trotzdem später, als sie erkannten, daß das Bündnis einen ganz andern als den erhofften Erfolg haben würde. Die preußischen Städte hingegen wurden durch die inzwischen eingetretene Veränderung der Ordenspolitik, durch ein Verbot des Hochmeisters von der Teilnahme am Bunde abgehalten.

Und doch hatten die wendischen Städte in ihren Aufforderungsschreiben an jene nichts zu sagen unterlassen, was den Erfolg ihrer Werbungen unterstützen konnte. Sie hatten Worte des Königs zitiert, die er in den Flensburger Verhandlungen hatte fallen lassen: wer dem Bunde beitrete, solle den Vorteil davon ernten, wer nicht, den Schaden. Sie hatten dadurch die östlichen Städte in Furcht und Sorge versetzt, daß der König ihre Angehörigen, wenn sie dem Bunde fernblieben, an ihrem Seehandel schädigen, ihnen ihre Privilegien im Norden entziehen werde. Und dieser Argwohn wurde durch die private Mitteilung eines dänischen Herolds an den Danziger Rat alsbald bestärkt, der König werde die dem Bündnis fernbleibenden Städte durch einen neuen Zoll, einen 15. Pfg., dafür strafen.[1]) Daß der König irgend einen Angriff auf die hansischen Privilegien vorhabe, wurde allen klar, und so sahen alle Städte mit Spannung den Verhandlungen entgegen, die zu Kopenhagen am 23. Mai 1423 stattfinden sollten. Denn es handelte sich um nichts Geringeres als um die Auseinandersetzung zwischen dem König und den wendischen Städten über die Grundlagen des hansischen Verkehrs im Norden. Auch die Ratifikation des Bündnisses sollte dort erfolgen.

Die wendischen Städte forderten in Kopenhagen, wo eine glänzende Schar nordischer Würdenträger versammelt war, vom König die zweifellose Anerkennung des Stralsunder Friedensprivilegs von 1370 in allen seinen Bestimmungen. Aber der König lehnte die meisten derselben als unvereinbar mit der Herrlichkeit der Krone und dem Nutzen seines Landes ab, verhieß jedoch den Städten Entgegenkommen gegen ihre Wünsche, wenn sie ihm dafür finanzielle Vorteile gewährten, entweder eine Erhöhung und Spezialisierung des schonischen Zolls, oder die Abtretung der Hälfte alles Seefunds oder die Erhebung eines Zolls von den hansischen Schiffen im Sunde bei Helsingör, dessen Höhe festzusetzen

[1]) Hans. UB. VI n. 499.

er den Städten überlassen wollte. Es ist das erste klare Zeugnis für den Plan des Sundzolls, den der König bald genug ausführte.[1]) Das waren nun Vorschläge, deren Annahme für die Städte unmöglich war und über die daher keine Verständigung zwischen ihnen und dem König erzielt wurde. Nur die Regelung des Seefunds waren sie bereit in Erwägung zu ziehen. Der König aber wiederholte seine Zusage, daß kein Kaufmann im Norden zur Annahme der Kupfermünze genötigt werden solle, und ersuchte sogar die Städte, sehr im Gegensatz zu seiner bisherigen Haltung, um Vorschläge für eine übereinstimmende Münzprägung Dänemarks und der Städte gelegentlich ihrer nächsten Tagfahrt mit ihm.[2]) Wenn nun doch die Ratifikationen des Bündnisses ausgewechselt wurden, so besagte dies, daß der König den Städten uneingeschränkt und keine ausgenommen den Genuß ihrer Privilegien zugestand. Rat und Unterstützung in betreff Schleswigs, um die er wie auch die Holsten baten, lehnten die Städte mit Hinweis darauf ab, daß das Reichsoberhaupt die Entscheidung des Streits übernommen habe. Hingegen willigten sie auf Wunsch des Königs ein, seine Gemahlin Philippa in der ungehinderten Nutznießung ihres großen Leibgedinges zu schützen, das er ihr in Schweden ausgesetzt hatte.[3]) Er räumte ihnen also eine Vertrauensstellung in den inneren politischen Verhältnissen seiner Reiche ein.

Dann legte er die Regierung in Philippas und des Reichsrats Hände und trat am 4. August 1423 die seit längerer Zeit geplante Auslandsreise an. Am 15. September schlossen er und seine pommerschen Vettern in Neustettin ein Bündnis mit dem deutschen Orden zu gegenseitiger Kriegshilfe und Freundschaft gegen jede Macht, die mit einer von ihnen den Verkehr abbreche. Diese Annäherung war durch das Aufhören der dänisch-polnischen Freundschaft angebahnt, durch Gesandte des Ordens und in seinem Auftrag durch Kord Bischof vorbereitet. Die wendischen Städte, deren Boten, voran Jordan Pleskow, ebenfalls dort zugegen waren, standen ihr, wie überhaupt der seit dem Tode Michael Küchmeisters eingetretenen Veränderung der Ordenspolitik beobachtend gegenüber. Denn

---

[1]) Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig, a. a. O. S. 412 Anm. 155.

[2]) HR. 1. VIII n. 1154 § 18—20, vgl. d. vor. Anm.

[3]) Vgl. Erslev, Erik, S. 115f.

der neue Hochmeister Paul von Rußdorf wollte wieder voll und ganz Herr in seinem Lande, unbeschränkt durch seine infolge der Polenkriege mächtiger gewordenen Stände und durch den Einfluß fremder Mächte sein. Auch der Abhängigkeit von den wendischen Städten entzog er sich unter den veränderten Verhältnissen. Das Bündnis mit ihnen vollzog er nicht, den Pfundzoll führte er im Frühjahr 1423 wieder ein, die enge politische Verbindung zwischen seinen Städten und den wendischen lockerte er Schritt für Schritt wieder, sie sollten ihm in erster Linie Ordensstädte und nicht Hansestädte sein. Die Mahnung Danzigs, von seiner hansefeindlichen Politik abzulassen, denn „das meiste teil unser narunge leyt in der gemeynen hensestete und des kouffmans gemenschaft und handtyringe", ließ er unbeachtet. Wenn aber seine Städte gehofft hatten, daß er in dem Bündnis mit dem König ihre Verkehrs- und Handelsinteressen im Norden sicherstellen werde,[1]) so wurden sie späterhin enttäuscht. Zwar sagten beide Mächte einander Verkehrsfreiheit zu, jedoch mit dem Zusatz, daß jeder Untertan im Land des anderen Herrschers die Abgaben zu entrichten habe, die dieser kraft seiner Selbstherrlichkeit erhebe. Dies war ein gefährliches Zugeständnis, denn wie der Hochmeister dabei den Pfundzoll im Auge hatte, so der König den Sundzoll. Das Recht, einen solchen den Ordensuntertanen aufzuerlegen, hatte der Hochmeister ihm hierdurch zugestanden und der König berief sich später darauf.

Dann begab sich König Erich über Krakau nach Ofen und betrieb dort bei König Sigmund nach Wunsch seine Schleswiger Angelegenheit. Das Urteil, das dieser am 28. Juni 1424 fällte, sprach denn auch ganz Schleswig den Holsten ab und dem König zu.[2]) Aber die Holsten lehnten die Unterwerfung unter diesen Rechtsspruch ab, weil Sigmund ohne Zuziehung deutscher Reichsfürsten die Frage entschieden habe. Als Königin Philippa und der Reichsrat sich über ihren Ungehorsam bei Lübeck und den anderen verbündeten Städten beklagten und Erlaubnis zur Anschlagung ihrer offenen Klagebriefe an den Kirchentüren Lübecks begehrten, antwortete Lübeck, daß es dann auch den Holsten den gleichen Wunsch nicht versagen könne. Es verharrte in der gänzlich neutralen Haltung, die es 1423 angenommen hatte. König

[1]) Hans. UB. VI n. 521.

[2]) Erslev, Erik, S. 102ff., 182ff.

Erich aber meinte nun, das Größte erreicht zu haben, und trat nach der Sitte seiner beiden Vorgänger auf dem dänischen Thron, Waldemar Atterdag und Margrethe, deshalb eine Wallfahrt an; er reiste über Venedig nach Jerusalem.

Alsbald nach den Kopenhagener Verhandlungen hatten Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar auf einer Versammlung zu Lübeck gemäß der Anregung des Königs die Prägung silberner Sechslinge von bestimmtem Feingehalt beschlossen. Als ihre Ratsboten, von Lübeck Tidemann Steen und von Wismar Heinrich van Haren, im Herbst 1424 mit Königin Philippa zufolge einer Bestimmung des Bündnisses den ersten Bundestag in Kopenhagen hielten, nahm diese die von ihnen beschlossene Münzprägung auch für Dänemark mit einer kleinen Verschlechterung im Feingehalt der Münze an. Am 8. Oktober 1424 wurde zwischen der Königin und den vier Städten darüber ein Münzvertrag abgeschlossen. Das dänische Kupfergeld wurde zugleich in seinem Wert auf die Hälfte herabgesetzt. Alsbald gelang es Lübeck, außer Hamburg selbst Rostock, Stralsund und Greifswald zum Beitritt zu veranlassen. So war durch Verschlechterung der städtischen, Verbesserung der dänischen Währung eine gemeinsame Verkehrsmünze geschaffen, die Unsicherheit des deutsch-dänischen Geldverkehrs war zur Freude aller Kaufleute durch die Zähigkeit der lübischen Politik beseitigt worden.[1])

Aber nicht lange mehr währte die Ruhe im Norden, denn Mitte Mai 1425 traf König Erich, über Ragusa, Krakau, Kalisch und sein Stammland kommend, wieder in Dänemark ein. Der Wiederausbruch des Krieges mit Holstein war vorauszusehen, aber die wendischen Städte hatten keineswegs die Absicht, den König zu unterstützen, weil, wie schon im August 1424 ein Dorpater Bürgermeister den Städten seiner Heimat mitteilte, dies sehr gegen ihre Interessen verstoßen würde. In Eile berief der König für den 24. Juni 1425 einen großen Reichstag nach Kopenhagen, zu dem auch seine Bundesgenossen, die wendischen Städte und der Orden, auf seine Einladung ihre Boten sandten. Hier aber begehrten die anwesenden norwegischen und schwedischen Reichsräte Frieden und

---

[1]) HR. 1. VII n. 609 § 12, 615, 740, 741, 743, S. 506, n. 850, 851. Ungenau Korner S. 466f. § 1434. Warnung des Wismarer Rats vor Verwendung der dänischen Kupfermünze zum Kirchenopfer vgl. Burmeister, Bürgersprachen usw. von Wismar, S. 52 § 20.

Verhandlungen mit den Holsten, nur der Haß der dänischen forderte Krieg. Da versuchte Lübeck abermals, die Schleswiger Frage einem fürstlichen Schiedsgericht zu überweisen. Aber das war zuviel für die Geduld des Königs. Das Urteil Sigmunds betrachtete er als unumstößlich abschließende Entscheidung. Den Vergleichsentwurf Lübecks lehnte er als Spott und Hohn ab. Die Städte sollten ihm sein Recht von den Holsten schaffen und wenn erforderlich ihm dazu die vertragsmäßige Bundeshilfe leisten. Dadurch aber schloß er selbst die Möglichkeit friedlicher Verständigung aus.

Da verloren Lübeck, die Hanse und König Erich 1425 etwa im November den Mann, der die größte Bedeutung für sie alle seit einem Jahrzehnt gehabt hatte, Jordan Pleskow. Im Sommer hatte er eine hansische Gesandtschaft nach Flandern geführt, der Städtetag am 11. Oktober nahm noch seinen Bericht über ihre Tätigkeit entgegen, ein Hansetag wurde für den 24. Juni 1426 geplant, dann starb Pleskow an der Pest. Im Laufe einer etwa 35jährigen Wirksamkeit im öffentlichen Leben seiner Vaterstadt Lübeck hatte er eine vielseitige und große Begabung entfaltet. Er erscheint als erfolgreicher Führer der lübischen Landtruppen in den Fehden mit benachbarten Fürsten und als Befehlshaber der lübischen Friedeschiffe. Ihm hatte die Stadt 1395 den schwierigen Posten eines Hauptmanns in Stockholm während der Zeit des städtischen Pfandbesitzes anvertraut. Sein Hauptgebiet aber war die Diplomatie, und seine geistigen wie gesellschaftlichen Anlagen scheinen ihn dazu vor allen andern hansischen Politikern seiner Zeit befähigt zu haben. Allen vornehmen Fremden hatte sein Haus offen gestanden, an allen Fürstenhöfen, in allen Städten und Schlössern war er willkommen gewesen. Seine diplomatische Überlegenheit beherrschte die verschiedenartigen Kräfte innerhalb des lübischen Interessengebiets. Seine mächtige Autorität lenkte die schwer zu behandelnde Masse der Bürgerschaft und sicherte immer wieder der von ihm vertretenen Politik ihre Anerkennung. In fast überschwenglichen Worten preist ihn der Zeitgenosse Hermann Korner als den Mann, desgleichen keiner in den Hansestädten damals und früher gewesen, noch schwerlich in Zukunft sein werde. Daraus spricht die Begeisterung der lübischen Ratskreise für diesen ihren Führer und ihre Dankbarkeit dafür, daß er in steter unverdrossener, mühevoller Arbeit seit 1408 sie wieder zu Ansehen und Ehren und die Stadt Lübeck zu neuem und höherm Glanze gebracht hatte. In der Lei-

tung der lübisch-hansischen Politik wurde sein Nachfolger Heinrich Rapesulver, ein Mann, der Seite an Seite mit ihm seit 1408 gearbeitet hatte, aufs beste geschult war und namentlich in der Kunst der mündlichen Verhandlung groß gewesen zu sein scheint, nach Korners Urteil „en sere gud degedinges man". Aber die Autorität über die Massen scheint ihm nicht in demselben Grade zu Gebote gestanden zu haben wie seinem ältern Kollegen, und vor allem: der Friede mit Ehren und die Freundschaft mit Dänemark, die dessen politisches Dogma gebildet hatten, waren nicht mehr möglich. Aus den Planeten weissagten die Astrologen für das Jahr 1426 Wunder und schlimme Zeiten. Wintergewitter und wütende Stürme leiteten es ein. Die Pest hielt wieder einmal ihren verheerenden Umzug. Krieg und Unfrieden herrschten an aller Welt Enden. Auch der Norden und sein König gingen schweren Schicksalen entgegen.

Mannigfache und verwirrende Gerüchte über König Erichs Kriegspläne liefen in den Seestädten um. Anfang März 1426 verfügte er zu Kriegszwecken abermals ein allgemeines Ausfuhrverbot und ließ die Schiffe und Waren der Hansen im Norden mit Beschlag belegen. Die wendischen Städte antworteten mit einem Verkehrsverbot nach dem Norden und sandten Mitte Mai 1426 ihre Boten zum Könige nach Wordingborg, die eine so ernste Sprache führten, daß er alsbald das Verkehrsverbot für die Angehörigen der Städte aufhob und ihre Waren und Schiffe von dem Arrest befreite. Aber seine dringenden Hilfsgesuche gegen die Holsten lehnten sie ab. Und nun kam auch in Stralsund nach dem Tode des einflußreichen Bürgermeisters Simon van Urden eine schärfere Stimmung gegen den König zur Herrschaft. Auf dem Hansetag zu Lübeck, Mittsommer 1426, sicherten sich die wendischen Städte für alle Fälle gegen Versuche der Landesherren, auf sie oder eine von ihnen im Interesse des Dänenkönigs einen Druck auszuüben, gegenseitig Schutz zu. König Erich aber schrieben sie, daß die Schuld an allem Unfrieden nur er selbst trage, denn hätte er den Vorschlag Lübecks nach Austrag der Schleswiger Frage durch ein Schiedsgericht angenommen, so hätte die Sache friedlich beigelegt werden können.

Bereits hatte der König die Kriegsmacht seiner drei Reiche aufgeboten, jedoch erst nach Empfang dieses Bescheides schlug er gegen Holstein los und griff am 21. Juli mit vereinigter Macht die

Stadt Schleswig an. Da wandte sich der junge Herzog hilfesuchend an Lübeck und die andern wendischen Städte. Mächtig regten sich in der Bürgerschaft Lübecks die alten Sympathien für Holstein und blieben nicht ohne Einfluß auf die Haltung des Rats. Ein letzter Vermittlungsversuch der verbündeten Städte schlug fehl. Da war die nächste Mitteilung, die König Erich von den Städten erhielt, keine Friedensbotschaft mehr. Am 22. September 1426 vereinigten sich zu Rostock in einem besonderen Bündnisse die sechs Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Hamburg und Lüneburg zur Bekämpfung der allgemein drohenden Dänengefahr und beschlossen, zu dem Zwecke noch im kommenden Herbste eine Flotte in See zu senden. Am 27. September gingen sie in Lübeck ein weiteres Bündnis mit Herzog Heinrich von Schleswig und seinen Brüdern ein; kein Teil sollte sich mit dem Gegner gesondert vertragen dürfen. Kurz nach dem 17. Oktober liefen die Absagebriefe der Städte beim Könige ein.

Die unmittelbare Folge war, daß dieser seine Belagerungsschanzen vor Schleswig anzündete und fluchtartig zur Verteidigung auf Flensburg zurückwich. Die Holsten aber, die bereits im Sommer verschiedene Erfolge errungen, auch Fehmarn und Schloß Glambeck wieder an sich gebracht hatten, drängten mit Glück nach. Die Kräfte der sächsischen Ritterschaft wurden für die Unterstützung der Holsten wieder frei, da Lübeck, Lüneburg und Hamburg im September eine Fehde zwischen dem Erzbischof von Bremen und Herzog Wilhelm von Lüneburg durch ihre Vermittlung beilegten. Die Flotte aber, welche die Städte in achtunggebietender Stärke Ende Oktober am Weißen Ufer im Wismarer Tief zusammengezogen hatten, konnte Unwetters und darauf folgenden Frostes wegen nicht mehr in Tätigkeit treten und mußte wieder aufgelöst werden. Erst das Jahr 1427 sah den Krieg auf der ganzen Linie entbrennen.

Die Lage war also endlich geklärt. Das Ziel, das die Gemeinden von Lübeck, Hamburg, Wismar und Rostock schon 1410 ins Auge gefaßt hatten, Krieg gegen Dänemark, war unter ihrem Einfluß von den lange widerstrebend gewesenen Räten verwirklicht worden. Aber nicht die Verteidigung des Anrechts der holsteinischen Grafen auf Schleswig war nun das Hauptziel der Kriegspolitik der Städte, so wichtig es auch für die territorialpolitischen wie kommerziellen Interessen Lübecks und Hamburgs war, daß die südliche, von ihnen wirtschaftlich beherrschte Hälfte der jütischen Halbinsel ein unab-

hängiger, leistungsfähiger Staat blieb. Der Kampf der Holsten, deren schlagfertige Rittermassen die nordische Landmacht beschäftigten, galt den Städten in erster Linie als eine willkommene Unterstützung ihrer eigenen handelspolitischen Ziele. Ausschlaggebend für ihr Verhalten war die Bedrohung und nun gänzliche Infragestellung ihrer Privilegien, ihrer kommerziellen Vorzugsstellung im skandinavischen Norden, die Notlage ihres und des hansischen Kaufmanns dort.

Denn die Finanzpläne des Königs hatten durch die großen Kosten seiner Reise neue Anregung erhalten. Und als er inne wurde, daß die Städte auch jetzt durchaus nicht gewillt waren, mit ihm gemeinsame Sache gegen Holstein zu machen, hatte er alsbald wieder zur Verletzung ihrer Privilegien und zu neuer Münzverschlechterung gegriffen. Alle Pläne, die er 1423 den Städten zur Beratung und Bewilligung vorgelegt hatte, unmäßige Seefundabgaben, höhere Zölle auf Schonen u. a., scheint er mit Ausnahme wahrscheinlich der Einführung des Sundzolls zur Tat gemacht zu haben.[1]) Unter den Vorwürfen, die von den Städten bei Ausbruch und im Verlauf des Krieges gegen den König erhoben wurden, stand denn auch in erster Reihe die dauernde Nichtachtung ihrer besiegelten Freiheiten, namentlich auch die strenge Handhabung des Strandrechts durch die dänischen Vögte.[2]) Aber die größte Bedrohung ihrer Stellung im Norden erblickten sie in der Ausübung einer selbständigen Handelspolitik durch den König. Die Förderung und Ausstattung seiner Städte und Untertanen mit Handels- und anderen Privilegien, die ihren eigenen alten Freiheiten widerstritten, erklärten sie für das Unerträglichste.[3])

Denn gegenüber dem Städtewesen und den bürgerlichen Beschäftigungen in seinen Reichen befolgte König Erich ein ganz anderes Verhalten als seine Vorgänger. Sowohl in Dänemark wie auch in Norwegen war, seitdem Königin Margrethe in den Verhältnissen des Nordens Ruhe und Stetigkeit geschaffen hatte, ein größerer Handelseifer zutage getreten. Vom Landbau weg drängten sich unternehmende Elemente in die Berufe des Seefahrers und

---

[1]) Über die Einführung des Sundzolls vgl. Erslev, Erik, S. 164, 240f., 461 Anm. 42 mit Angabe der Literatur über diese Frage.

[2]) Vgl. selbst Script. rer. Suecic. I. 2. S. 63.

[3]) HR. 1. VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 365 § 44.

Kaufmanns. Einem weitern Umsichgreifen dieser Bewegung suchte zwar der König 1421 in Norwegen, 1422 in Seeland im Interesse des Landbaus und der Bevölkerung der seit alters üblichen Handelsplätze Schranken zu ziehen.[1]) Diese aber suchte er durch Verleihung neuer Vergünstigungen zu kräftigen und in ihrem Handelsbetrieb gegen aus- und inländischen Wettbewerb zu schützen. Er gab ihr z. B. für den Handel mit den Gästen und den Verkehr mit dem Landvolk ein Monopol. Als Muster für diese Bestrebungen und Verordnungen diente ihm die Handelspolitik, die jede deutsche Stadt im weitern oder engern Umfang zum Vorteil ihrer Bürgerschaft befolgte. Auch in seinen Erlassen über das Handwerk und die Zusammensetzung des Rats der Städte ahmte er das lübische Vorbild nach; Handwerker sollten in ihm nicht sitzen.[2]) Auch eine politische Stellung räumte er seinen Städten ein, er lud sie zu den Reichstagen.[3])

Auch im Ausland wollte er der Tätigkeit seiner Untertanen Wege ebnen. Wenigstens suchte er den schwedischen Kaufleuten, natürlich vergeblich, Zugang zum hansischen Kontor in Nowgorod zu verschaffen, während er andrerseits die Forderung der Hanse abwies, daß seine Untertanen im Verkehr mit den Russen sich den hansischen Anordnungen unterwerfen sollten; denn gerade aus Zerwürfnissen zwischen der Hanse und Nowgorod zogen sie kommerzielle Vorteile. Dann waren Wiborg, Åbo, Stockholm und andere Häfen Finnlands und Schwedens Stützpunkte eines schwunghaften Schleichhandels mit den Russen, und die hansischen Sperrmaßregeln gegen Nowgorod wurden dadurch erheblich abgeschwächt.

Aber der König vermehrte die der Stellung der Hansen im Norden drohenden Gefahren noch um eine weitere sehr ernste. Wollte er den nicht bloß wirtschaftlichen, sondern dadurch auch politischen Druck der wendischen Städte sich und seinen Reichen erleichtern, so konnte ihm die Heranziehung und Begünstigung anderer fremder Handelsnationen zum Verkehr mit dem Norden dazu eine wichtige Hilfe bieten. Er ermunterte und begünstigte den Verkehr der Holländer und Engländer nach Bergen und nach den Handelsplätzen am Sund. In dem von ihm um 1410 gegrün-

---

[1]) Erslev, Erik, S. 145 ff.

[2]) Erslev, Erik, S. 149 f.

[3]) z. B. den Rat von Åbo 1425, HR. I. VII n. 815.

deten Landskrone gestattete er ihnen alsbald Handel und Aufenthalt.[1]) Sein Wohlwollen regte namentlich die Engländer an, den Verkehr nach Norwegen wieder in größerem Maße aufzunehmen. Und selbst die Fahrt in die Kronlande, Island, die Färöer, die Orkneys, Grönland, Halogaland und Finmarken, gestattete er einzelnen Schiffen, wenn sie zuvor bei ihm darum nachsuchten, im Widerspruch mit dem Handels- und Stapelmonopol, das Bergen für diese Gebiete besaß. Da der gesetzlich auf sechs Schiffe im Jahr festgelegte Verkehr zwischen Island und Bergen in Verfall geraten war, die Verbindung Grönlands mit Norwegen aber überhaupt aufgehört hatte, war der Wunsch der Isländer nach lebhafterer Verbindung mit der Welt begreiflich. 1412 erlaubte der König zum erstenmal nach langer Zeit wieder einem englischen Schiff den Besuch Islands. Daraufhin aber war schon im folgenden Jahr der eigenmächtige Verkehr englischer Schiffe dorthin so stark, daß der König der englischen Regierung das Fortbestehen des Verbots der Islandfahrt in Erinnerung bringen mußte. Aber auch hansische Kaufleute und Schiffer begannen nun mit Umgehung des Kontors zu Bergen direkt in die Kronlande zu fahren, und da während der Zeit der inneren Zerrüttung Lübecks dagegen von der Hanse nicht eingeschritten wurde, erließ erst im Jahre 1416 auf wiederholte Beschwerden des Kontors der Hansetag ein Verbot solcher Fahrten: der hansische Verkehr mit Norwegen sollte auf die von alters üblichen Niederlagen in Bergen, Opslo und Tunsberg beschränkt sein. Das Brügger Kontor und die Hansestädte unterstützten für ihren Machtbereich diese Politik und wehrten mit Erfolg solchen Durchbrechungen des hansischen Handelssystems zu Bergen.[2]) Darum auch machten die wendischen Städte 1423 gegen den Plan des Königs entschieden Front, der den Bürgern von Bergen den Verkehr in die Kronlande gestatten und ihnen auf diese Weise die Vermittlung des Handels zwischen der Bevölkerung der Kronlande und den Hansen wieder zuwenden wollte, die ihnen durch den direkten Verkehr der Norderfahrer mit den Hansen in Bergen genommen war.[3])

---

[1]) Erslev, Erik, S. 152.

[2]) HR. 1. VI n. 262 § 89—92, 275, 276, Hans. UB. VI n. 89. HR. 1. VII n. 263 § 4, 264, 265. Lieferungen von Butter und Wolle durch Lübecker an die Bischöfe u. das Kapitel der Orkneys über Bergen vgl. Hans. UB. VI n. 255.

[3]) HR. 1. VIII n. 1154 § 2.

Die Politik König Erichs konnte die wendischen Städte nicht in Zweifel darüber lassen, daß ihre Machtstellung in den drei Reichen auf dem Spiele stehe. Jeder Friede, auch wenn es die Möglichkeit eines solchen ohne einen Verzicht auf ihre politische Selbständigkeit gegenüber der Schleswiger Frage für sie noch gab, konnte nur immer ein fauler Friede sein. Ihre Gemeinden waren über die Handelspolitik des Königs, die sie mit dem Verlust sicherer, jahrhundertelang besessener Gewinne bedrohte,[1]) aufs höchste erregt und drangen auf Krieg. Brennende Not, sagten die Städte in ihrem Rechtfertigungsschreiben, habe sie zum Kriege gezwungen, gern hätten sie eine friedliche Verständigung vorgezogen, aber der König habe sie unmöglich gemacht. Der Krieg um Schleswig war für die wendischen Städte ein Handelskrieg mit großen Perspektiven und weitreichenden Wirkungen. Sie führten ihn, gestützt auf ihre Seemacht und auf das holsteinische Landheer, um ihre kommerzielle Herrschaft im Norden zu behaupten. Sie nutzten ihn aber auch aus, um ihre alte Herrschaft über den westöstlichen Verkehr, die durch die zunehmenden Verbindungen Hollands und Englands mit Preußen vermindert wurde, wieder zu vergrößern, wodurch auch dies Rückgrat des hansischen Handels wieder größere Festigkeit erhalten mußte.

Die Hansen und Nichthansen argwöhnten sogleich, daß die wendischen Städte lediglich ihr Handelsübergewicht verstärken wollten. Sie verhielten sich gegen ihre Gesuche um Unterstützung, Abbruch des Verkehrs mit dem Norden und Einstellung der Fahrt durch den Sund im wesentlichen ablehnend. Nur die pommerschen Städte Kolberg, Köslin, Anklam, wahrscheinlich auch Stettin und Stargard traten trotz ihrer Landesherren wenigstens der von den wendischen Städten verfügten Handelssperre gegen den Norden bei. Mit ihren Hilfsgesuchen hatten die wendischen Städte nur bei der niedersächsischen Städtegruppe Erfolg. Lüneburg vermittelte die Verständigung zwischen beiden vermöge seiner Doppelstellung, die es territorialpolitisch den sächsischen, handelspolitisch den wendischen Städten zugehören ließ. Am 12. März 1427 erschienen von Lübeck Heinrich Rapesulver, von Hamburg Heinrich Hoyer und Erich van Tzewen und von Lüneburg Heinrich Viskule in Braunschweig auf

[1]) Vgl. dazu früher S. 27f.

der Versammlung der sächsischen Städte, die bereits am 21. April 1426 zu Goslar ein Bündnis unter sich geschlossen hatten zur Herstellung einer engeren Fühlung zum allgemeinhansischen Leben, zur Abwehr fürstlicher Gewalttaten, innerstädtischer Verfassungskämpfe, der Straßenräuber und der westfälischen Fehmgerichte. Beide Städtebünde hatten Interesse an ihrer Vereinigung. Denn der sächsische sah darin eine Verstärkung seiner Stellung gegenüber den Fürsten, der wendische hoffte dadurch eine tätige Parteinahme dieser für König Erich zu verhindern. Der wendische sagte dem sächsischen Geldbeihilfen für dessen Zwecke, der sächsische jenem Truppensendungen zum nordischen Krieg zu. Von 18 sächsischen Städten erhielt der König am 14. April 1427 Fehdebriefe.[1])

Nach all den andern abschlägigen Antworten sahen sich die wendischen Städte zur rücksichtslosen Absperrung der nordischen Küsten und Wasserstraßen gedrängt. Das Meer mußten sie beherrschen, den Außenverkehr des Nordens unmöglich machen, den west-östlichen Verkehrsstrom über ihre Häfen leiten. Daß sie dadurch mindestens die Nichthansen auf die Seite des Königs drängen würden, konnte ihnen kaum zweifelhaft sein.

Mit Eifer trafen beide Teile während des Winters Vorbereitungen für den Krieg. Man war sich im Norden des wachsenden Ernstes der Lage, der durch den Eintritt der Städte in den Krieg geschaffen war, wohl bewußt. Auf Seemacht komme es jetzt an, bemerkte der Bischof von Westerås, denn wer zur See Herr bleibe, werde den Sieg davontragen.[2]) In der Tat bot der Norden von Anfang an auffallend große Seestreitkräfte auf. Die nordischen Auslieger, an ihrer Spitze Herzog Barnim von Barth, raubten neutrale hansische Schiffe und suchten bei Sandö nördlich von Gotland und bei Runö im rigischen Busen den wendischen Seeverkehr mit Rußland und Livland zu verhindern. In England gestattete die Regierung König Erich die Anwerbung von Schiffen und Mannschaften, aber sein Gesuch um 2000 Schützen lehnte sie trotz seiner engen Verbindung mit dem englischen Königshause — seine

[1]) Über die Haltung der Hansen und Nichthansen im einzelnen vgl. Daenell, Die Hansestädte u. der Krieg um Schleswig, a. a. O. S. 327 ff. u. die zugehörigen Anm., dazu jetzt Hans. UB. VI n. 647, 652, 676 § 2—4.

[2]) Erslev, Erik, S. 306.

Gemahlin Philippa war eine englische Prinzessin — ab.[1]) Aus Schweden trafen Truppen in Dänemark ein, Durch Ausfuhrverbot und allgemeinen Warenarrest wurden Lebensmittel und sonst wertvolle Güter im Norden zurückgehalten.

Auch die wendischen Städte warben im Westen durch die hansischen Kontore zu Brügge[2]) und London erfahrene Freibeuterführer, die sich in den Kriegen der Westmächte ihren Ruhm erworben hatten, nebst ihren Mannschaften an. Aber erst seit Ende 1427, nachdem ein Beschluß des englischen Parlaments sie aus ihrem Dienstverhältnis entlassen hatte, traten die Männer, deren Namen und Taten im Seekrieg der Städte nun immer wiederkehren, Bartholomäus Voet, Michel Ruthe, Klockener mit 300 Gesellen und zwei großen und sieben kleinen Schiffen in die Dienste der wendischen Städte, und andere folgten durch Vermittelung des Londoner Kontors ihrem Beispiel.[3]) Durch das Brügger Kontor sowie in Danzig suchten sie außerdem kriegstüchtige Schiffe in möglichst großer Zahl zu gewinnen.

Nach dem Beschluß der Städte lief Anfang April 1427 ihre Flotte aus, 15 große Schiffe mit Vorkastellen und eine größere Anzahl kleinerer. Sie schatzte Bornholm um 10 000 M. löth. Silbers, plünderte in Verbindung mit den holsteinischen Vitalienbrüdern unter Führung von Herzog Heinrichs jüngerem Bruder Gerd die dänischen Inseln Läso, Ärö, Laaland und Möen und legte sich dann vor Flensburg, das der Herzog von der Landseite mit holsteinischen und städtischen Truppen belagerte. Jedoch wenige Tage nach ihrer Ankunft wurde der Herzog bei einem nächtlichen Anlauf der trunkenen Hamburger Mannschaft gegen die Festung von einem Dänen erstochen, und nun kehrte die Flotte unschlüssig, was geschehen solle, heim. Da wurden die Gemeinden unruhig und begehrten energische Kriegführung. Deshalb sandten die Städte nach Mitte Juni ihre Seemacht unter Oberbefehl des Tidemann Steen, der wahrscheinlich dies Amt ebenso

---

[1]) Hans. UB. VI n. 661, 694, Proceedings of the privy council of England, III S. 270, HR. 1. VIII n. 336.

[2]) Durch dieses arrestierten sie auch dänische Güter in Flandern, Hans. UB. VI n. 1073 u. Anm. 2.

[3]) HR. 1. VIII n. 129, 130; 335, 336, Hans. UB. VI n. 694, 712, 722. Ist Barth. Voet vielleicht identisch mit dem HR. 1 VII n. 719 gen. Bartholomäus, der aus Spanien verbannt 1424 mit 10 Segeln seeräubernd vor dem Zwijn lag?

wie auch seine jüngst erfolgte Ernennung zum Bürgermeister den besonderen Sympathien der Lübecker Gemeinde als Mitglied des ehemaligen neuen Rats verdankte, in den Sund. Es waren 36 Fahrzeuge, darunter viele stolze Schiffe mit Vorkastellen und Marsen, mit insgesamt über 8000 Gewappneten an Bord. Dort aber erlitt die Flotte am 11. Juli infolge schlechter Führung und schlechten Zusammenwirkens ihrer verschiedenen Teile durch die schwedisch-dänische Flotte, die unter Befehl des Herzogs Barnim von Barth stand und durch den Anschluß holländischer und englischer Schiffe der städtischen anscheinend überlegen war, eine Niederlage. Namentlich die Hamburger hatten empfindliche Verluste an Schiffen, an Toten und Gefangenen, unter letzteren auch ihren Führer, den Bürgermeister Heinrich Hoyer. Tidemann Steen wich auf Bornholm zurück, um die Stralsunder Schiffe, die noch nicht erschienen waren, an sich zu ziehen und die preußische Kauffahrteiflotte, deren Herankommen er vermutete, vor der Weiterfahrt zu warnen. Dadurch aber beging er einen anderen Fehler. Er hatte nämlich Auftrag, die von Flandern her ansegelnde, nach Preußen und Livland bestimmte Baiensalzflotte, der die Städte die Abfahrt aus dem Zwijn nach anfänglichem Verbot im Vertrauen auf ihre Seemacht gestattet hatten, sicher durch den Sund zu geleiten.[1]) Als diese kurz nach dem Rückzug Steens in den Sund einlief, wurde sie von den Dänen angehalten, und da die preußischen Schiffe es ablehnten, die wendischen im Stich zu lassen, nach tapferster Gegenwehr überwältigt. 36 stattliche warenbeladene Schiffe, darunter 15 Danziger und 12 Wismarer, fielen den Dänen in die Hände, die Mehrzahl aber, und zwar wohl vorzugsweise Kampener, holländische und andere nichthansische, ließ der König unangefochten vorbei. Am 16. Juli liefen in die Danziger Bucht angeblich 130 Schiffe ein und verteilten sich von dort nach ihren Bestimmungshäfen im Osten.[2]) Groß war im Norden der Jubel über die unvermutet gewonnene „Salzquelle“, und nicht zu unterschätzen war die Verstärkung der nordischen Seemacht durch die eroberten hansischen Schiffe.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 661, 676 § 10, 679, HR. 2. II n. 434 § 35, Lüb. UB. VII n. 105, Städtechron. 28 S. 268 ff.

[2]) Hans. UB. VI n. 681, 756, 837. Über die Vorgänge, Schäden usw. vgl. Daenell a. a. O. S. 417 Anm. 224, dazu Hans. UB. VI n. 676 § 9.

Im Norden und anderwärts erregte das Mißgeschick, das die Städte bisher verfolgt hatte, Spottlust und üble Nachrede namentlich gegen Lübeck,[1]) in den fürstlichen Kreisen Genugtuung und Freude. Kurfürst Friedrich von Brandenburg nahm sogar eine Zeitlang eine den wendischen Städten Besorgnis einflößende Haltung an. Durch die preußischen Städte aber ging ein Schrei der Klage und Entrüstung über die schweren Verluste, über den aller Neutralität hohnsprechenden Zugriff des Königs. Doch wurden sie an einer Verbindung mit den wendischen Städten gegen den König durch den Orden gehindert. Und so teilten Preußen und Livland das Schicksal aller schwächlichen Neutralen; ihr Seehandel wurde von der Willkür der kriegführenden Mächte abhängig. Die segelfertig in Danzig liegende Flotte der preußischen und livländischen England-, Holland- und Flandernfahrer mußte auf Geheiß des Hochmeisters, der damit dem König einen Gefallen tun wollte, die Fahrt nach dem Westen aufgeben.[2]) Die englischen und holländischen, besonders Amsterdamer Schiffe, die sich ihr hatten anschließen wollen, mochten sehen, wie sie den Heimweg fanden, und ihrer viele zogen es vor, in Danzig liegen zu bleiben. Verschiedene englische Schiffe, die aussegelten, fielen den Rostocker und Wismarer Freibeutern in die Hände und hatten böse Behandlung zu erdulden.[3]) Die Vermittelungsversuche des Hochmeisters bei den streitenden Mächten scheiterten ebenso wie die des Herzogs Kasimir von Stettin an der Unnachgiebigkeit beider Gegner. Ja, der König rief einem Gesandten des Hochmeisters das hochfahrende, übermütige Wort entgegen, wenn die Holsten und Städte seine Bedingungen nicht annehmen wollten, werde er ewig mit ihnen Krieg führen.[4])

Unter dem Einfluß der städtischen und der nordischen Auslieger geriet der Verkehr auch innerhalb der Ostsee ins Stocken. Von den Livländern wurde sogar der Landweg durch das unsichere Samaiten über Memel nach Preußen, die uralte Straße „umme

[1]) Über den „Badequast“ vgl. Techen i. Mecklenb. Jbb. 55 S. 27 Anm. 2, über die Auffassung in Köln Städtechron. 13 S. 159f., 14 S. 765, über die Stimmung in Wismar Burmeister, Bürgersprachen usw. S. 56 § 8.

[2]) Hans. UB. VI n. 681.

[3]) Hans. UB. VI n. 723 § 9, HR. 1. VIII n. 452 § 9.

[4]) Über die Vermittelung Erslev, Erik, S. 213, 220ff., ergänzend nun Hans. UB. VI n. 676; vgl. n. 684.

lant“ oder „über den Strand“, die wir wiederholt früher von Gesandtschaften, Truppen und Reisenden begangen finden, der Seefahrt vorgezogen und das alte Verbot derselben von ihnen außer Kraft gesetzt. Überhaupt kam infolge des Krieges ein bestimmtes System des Verkehrs scharf zum Ausdruck, das den Wünschen der kriegführenden Städte durchaus entsprechen mußte und ähnliche Zustände widerspiegelte, wie sie vor langen Zeiten, vor dem Beginn des direkten ostwestlichen Verkehrs durch den Sund einmal normal gewesen waren. Für das Nordseegebiet war Hamburg nun der Ein- und Ausfuhrhafen im Verkehr mit der Ostsee, und umgekehrt für das Ostseegebiet Lübeck. Lüneburg und Wismar nahmen aus verschiedenen Gründen in starkem Maße an den Vorteilen dieser Verkehrsgestaltung teil, die den kriegführenden Städten ein Monopol des Zwischenhandels zwischen beiden Meeresgebieten verlieh. Innerhalb der Ostsee bewegte sich der Verkehr auf den Seiten eines Dreiecks, dessen Scheitelpunkte gebildet wurden durch Lübeck, Danzig und Reval. War die direkte Fahrt zwischen Lübeck und Reval zu unsicher, so hielten sich die Schiffe in den pommerschen, preußischen, livländischen Küstengewässern. Herkunfts- und Absatzgebiet der Waren wurden in den wendischen Städten durch Ursprungs- und Ablieferungsnachweise kontrolliert.

Zur Verstärkung ihrer Seestreitkräfte, aber auch zu ihrer Entlastung in finanzieller Hinsicht entfesselten die Städte nun ein offizielles Kaperwesen größten Umfangs. Am 3. August 1427 ergingen ihre Aufrufe an alle wagemutigen Gesellen, sich unter städtischem Schutz an der Bekämpfung des Nordens zur See zu beteiligen; nur Mörder, Verräter und Verfestete sollten fernbleiben. Alle dem Feind abgenommene Beute sollte ihnen gehören, Schiffe wurden ihnen von den Städten und von unternehmenden Bürgern zur Verfügung gestellt. Nach alter Tradition waren Rostock und Wismar schnell wieder die Hauptstützpunkte dieser Auslieger, die Hauptmärkte des Raubguts. Sehr bald bekamen die Neutralen, aber selbst die Angehörigen der wendischen Städte die entfesselte Raublust dieser Scharen zu spüren.

Die Schlag auf Schlag folgenden Mißerfolge hatten die Erregung der Massen in den Städten schnell zu einer gefährlichen Höhe gesteigert. In Hamburg kam sie zuerst zum Ausbruch, natürlich richtete sie sich gegen den Rat. Auf Verlangen der Gemeinde wurde der Ratsherr Johann Kletzeke, der vor Flensburg die Ham-

burger Mannschaft nicht im Zaum gehalten und dadurch den Tod des Herzogs verschuldet hatte, gefangen gesetzt, nach dem Unglück der Hamburger Schiffe im Sund ein Sechzigerausschuß zur Wahrung des Wohls der Stadt bestellt. Auf die Gärung in den Städten aber baute der König einen Anschlag gegen sie. Er suchte im Oktober 1427 durch Briefe die Gemeinden noch weiter gegen ihre Räte aufzureizen, machte ihnen darin Mitteilung von dem 1423 geschlossenen Bündnis, beschuldigte die Räte demgemäß des Vertragsbruchs und forderte die Gemeinden auf, sie von der Fortsetzung des Krieges abzuhalten. Er befand sich also in völliger Täuschung darüber, wer seine heftigsten Gegner eigentlich waren. Allerdings hatten seine Enthüllungen den Ausbruch von Aufständen in den Städten zur Folge, aber nicht, um die Räte zum Frieden zu zwingen oder für den begonnenen Krieg zu strafen oder mit dem König sich in freundliche Verbindung zu setzen, sondern weil die Gemeinden in dem Bündnis einen Verrat der städtischen Interessen an die Dänen erblickten. In Hamburg wurde Kletzeke am 17. Januar 1428 enthauptet. In Rostock und Wismar kam es ebenfalls zur Einsetzung von Sechzigerausschüssen. In Wismar wurden Heinrich van Haren und der würdige älteste Bürgermeister Johann Bantzekow, beides hochangesehene hansische Diplomaten, bereits am 31. Oktober und am 18. November 1427 hingerichtet. Die Häupter des Rostocker Rats retteten sich durch Flucht. In Verbindung mit der Landesherrschaft wurden im Januar 1428 von den Gemeinden beider Städte Ratsneuwahlen vorgenommen, in Wismar unter vollständiger, in Rostock unter teilweiser Umgestaltung der bisherigen Zusammensetzung. In Stralsund aber warf der Rat unter Führung des Bürgermeisters Klaus von der Lippe die von den Brauern angestiftete Verschwörung mit blutiger Strenge nieder. Nur in Lübeck blieb die Gemeinde ruhig. Vergeblich wiederholte der König hier seinen Versuch. Uneröffnet gab sie seine Schreiben an den Rat weiter und erteilte ihm eine feste und energische Abweisung: sie wisse auch ohne seine Briefe, daß er nur Zwietracht zwischen ihr und dem Rat säen wolle. Nur Tidemann Steen, ihren alten Günstling, den der Aufstand von 1408 in Lübeck emporgehoben hatte wie in Hamburg den Johann Kletzeke, forderte sie als Opfer ihrer Empörung über die schlechte Kriegführung. Doch erwirkte der Rat, nachdem ein Gutachten der Städte Göttingen, Braunschweig und Lüneburg ihn für unschuldig erklärt hatte, seine

Begnadigung zu Gefängnis, das 1430 in Hausarrest umgewandelt und 1434 aufgehoben wurde, nachdem er auf Wiederaufnahme in den Rat verzichtet hatte.[1])

Mit Staunen wurden der König und andere ferner stehende Beobachter inne, daß seine Schreiben das Gegenteil dessen bewirkten, was er beabsichtigt hatte, daß sie den Kriegseifer der Gemeinden nur noch mehr anspornten, daß der Krieg gegen ihn populär war in den breiten Schichten der städtischen Bevölkerung. Noch während die Wogen der inneren Unruhen hochgingen, legte das lübische Staatsschiff, das Ziel fest vor sich, wieder um und machte aufs neue klar zum Gefecht.

Auch das Bündnis der Städte wurde durch die Verfassungsänderungen in dreien von ihnen nicht gelockert; in vollster Einmütigkeit berieten sie im Januar 1428 die Fortsetzung des Krieges. Aber nach den Fehlschlägen des ersten Kriegsjahres waren sie sich der Größe des Wagnisses, daß sechs Städte und ein schon durch langen Krieg ermüdetes kleines Fürstentum den Kampf gegen die drei skandinavischen Völker und den üblen Willen der neutralen Seemächte aufnahmen, wohlbewußt geworden. Ihre Beschlüsse bezeugen eine tiefernste, religiöse Stimmung. Die Söldner sollen keine Kirchen plündern und brechen, nach dem Auslaufen der Flotte sollen Prozessionen und Fasten in den Städten veranstaltet, und solange sie in See ist, wöchentlich Bittmessen gesungen werden. Die Streitmacht, die von ihnen aufgestellt wurde und Ende März am Weißen Ufer im Wismarer Tief sich versammelte, war die größte und bestgerüstete, die von ihnen überhaupt in diesem Kriege ausgesandt wurde, 6800 Mann regulärer Truppen, davon Lübecks Anteil 2000, auf insgesamt über 200 großen und kleinen Fahrzeugen. Die Schiffe waren mit Büchsen, mit allem sonst nötigen Schießgerät, mit Brech- und Grabwerkzeugen und gedeckten Booten zur Bestürmung und Niederbrechung feindlicher Schlösser — an Kopenhagen und Helsingör wurde zunächst gedacht — wohlversehen, nach ihrer Herkunft kenntlich durch ihrer Heimatstadt Wappen, das sie groß und sichtbar auf den Kastellen und den Schiffsborden aufgemalt zeigten, in ihrer Zusammengehörigkeit erkennbar durch große lichtblaue Kreuze, die auf die Innen- und Außenseite der Segel aufgenäht waren. Den Oberbefehl führte Graf Gerd von

---

[1]) Vgl. die Nachweise bei Daenell a. a. O. S. 419 f. Anm. 240—245.

Holstein, der mit 100 Rittern und einem eigenen Schiffe zur Flotte stieß. Und zu dieser stattlichen Angriffsmasse kamen die städtischen Kaperschwärme, die sich über das Meer allenthalben hin verteilten. Die sächsischen Städte aber leisteten ebensowenig wie 1427 Hilfe.

Der König, der, wie seine Gegner in seiner Umgebung, in den Städten Spione hatte, die Fühlung zu den Ratskreisen besaßen, war vor dem Angriff gewarnt. Er konnte rechtzeitig Kopenhagen verproviantieren, mit Truppen besetzen und an der Hafeneinfahrt durch starke mit Geschützen armierte Befestigungen widerstandsfähiger machen. Auch das Zögern Lübecks bei der Absendung seiner Schiffe kam ihm zugute. Lübeck aber handelte unter dem Einfluß der Friedensvermittlung, die seit dem Winter im Auftrage König Sigmunds selbst einer seiner Räte, Dr. Stock, versuchte. Der Zeitpunkt dafür war jedoch, wie der Gesandte bald merkte, denkbar ungünstig. Schließlich mußte auch der lübische Rat, der mit Rücksicht auf das Reichsoberhaupt das Ungestüm Hamburgs und Wismars gedämpft hatte, dem Verlangen seiner eigenen Bürgerschaft nachgeben und in das Auslaufen der Flotte willigen. Das Erscheinen der städtischen Seestreitkräfte vor Kopenhagen am 8. April 1428 zerstörte die Hoffnungen Stocks und die Aussicht auf erfolgreiche Verhandlungen schnell.

Interessante und denkwürdige Kämpfe spielten sich nun vor Kopenhagen ab. Der Versuch der städtischen Hauptleute, am 25. April das Reveshol, die Hafeneinfahrt im Norden der Insel Amager durch Versenkung von zehn mit Kalk und Steinen belasteten alten Schiffen zu sperren und dadurch die nordische Flotte im Hafen einzuschließen, mißglückte. Sie kehrten Anfang Mai wieder ins Wismarer Tief zurück, um für einen neuen Angriff vermehrte Vorbereitungen zu treffen. Aber auch die Dänen benutzten die Zeit und verstärkten ihre Verteidigungswerke am Reveshol. Am 8. Juni erschien die städtische Flotte wieder vor der dänischen Hauptstadt, am 15. erneuerten die Hauptleute nach Vermessung des Tiefs erfolgreich den Angriff auf die feindlichen Schiffe im Hafen und versenkten unter dem wirksamen Feuer der auf Flößen aufgestellten Geschütze 40 große und kleine Schiffe in der Hafeneinfahrt. Dann unternahmen sie trotz der Vorstellungen Graf Gerds, der dringend ihre Teilnahme an der Belagerung Flensburgs forderte, eine Plünderungsfahrt längs der dänischen Küsten, legten Lands-

krone in Asche, hausten zum zweitenmal furchtbar auf Bornholm und zogen sich Anfang August 1428 ins Wismarer Tief zurück, um die Bewegungen des Feindes abzuwarten. Denn inzwischen hatte es sich herausgestellt, daß die Sperrung des Hafens von Kopenhagen abermals mißlungen war. König Erich hatte sieben große Schiffe mit 12—1400 Bewaffneten glücklich zwischen den versenkten Schiffen hindurchgebracht, und eine längst erwartete schwedische Hilfsflotte war Anfang August im Sund eingetroffen. Aber der von den Städten befürchtete Vorstoß des Königs gegen die wendischen Häfen unterblieb, die Blockade der Elbmündung, die er wie 1427 auch dies Jahr versuchte, blieb unschädlich, und die schwedische Flotte verlor auf der Heimfahrt im Oktober durch Sturm viele Schiffe.

Die Schiffahrt binnen der Ostsee gestatteten die kriegführenden Städte im Jahre 1428 erst im August. Die Gesuche der Preußen um Freigabe der Sundfahrt aber lehnten sie ab, verlangten vielmehr, daß die preußische Flotte in Lübeck lösche, ihre Waren sollten dann auf dem Stecknitzkanal nach Hamburg hinüber und von dort weitergesandt werden. Die östlichen Hansen mußten sich fügen, und ihre Warenversendung über Hamburg nach dem Westen erreichte einen sehr bedeutenden Umfang.[1]) Dem Brügger Kontor hatten die wendischen Städte wiederholt die Weisung gegeben, hansischen Schiffen die Fahrt nach Hamburg, aber nur dorthin und nur in Flotten, zu gestatten. Und dazu mußten sich die hansischen Schiffer und Kaufleute im Zwijn, die im Frühjahr wohl 90 Schiffe nach der Baie zur Einnahme von Salz gesandt hatten, von denen 50 zur Fahrt durch den Sund gewonnen waren, nach langem Zögern endlich im Herbstanfang 1428 bequemen.[2]) Es war die Folge ihres Eintreffens in Hamburg, daß kurz nach Mitte Oktober eine mächtige Flotte von 110 Schiffen mit Travensalz und flämischen Gütern von Lübeck her auf der Danziger Reede eintraf,[3]) daß ebenfalls erst nach Mitte Oktober Lübeck einer großen Handelsflotte von 55 meist mit Salz befrachteten Schiffen unter Geleit von Söldnern und eines großen Holks, deren Kosten wie üblich von der Ladung getragen wurden, die Fahrt nach Reval gestattete.

---

[1]) HR. 1. VIII n. 499a, 507 § 3, Hans. UB. VI n. 748 § 4.
[2]) Hans. UB. VI n. 705, 737, 766, 770.
[3]) Hans. UB. VI n. 764.

Auch den Nichthansen machten die Städte durch ihre Seemacht die Sundfahrt unmöglich. Als sie im Frühjahr durch das Brügger Kontor Nachricht erhielten, daß die Kaufleute von London, Hull, Lynn und andern englischen Städten 14 der größten Schiffe zur Durchbrechung der Sundsperre ausrüsteten und dieselben wie früher im Sund dem König zur Verfügung stellen würden, sandten ihre Hauptleute von der vor Kopenhagen liegenden Flotte sechs Schiffe mit Vorkastellen nach Helsingör. Diesen gelang es, den englischen Vorstoß abzuwehren und dabei einen Holk von 250 Last und eine Barke von 80 Last, beladen mit englischem Tuch und Baiensalz, wegzunehmen.[1]) Die Engländer und Holländer aber, die seit dem vorigen Jahre wartend in Preußen gelegen hatten und endlich Anfang Oktober 1428 sich zur Ausreise entschlossen, wurden durch die wendischen Auslieger wenigstens zum Teil wieder nach Danzig zurückgescheucht. Denn in großem Maßstab kontrollierten diese den Seeverkehr der preußischen und livländischen Häfen. Über 2000 städtische Freibeuter lagen am 1. Juli 1428 in der Golwitz. Den kriegführenden Städten selbst bangte mit Recht für die Sicherheit ihrer eigenen Handelsschiffe. Am 11. August zerstörten ihre Auslieger das livländische Hapsal, im Dezember brachten sie eine preußische Flotte von etwa 30 Schiffen gefangen in die Golwitz ein. Mächtig schwollen die Klagen von Hansen und Nichthansen, Brüggern, Gentern, Antwerpenern, Kampenern, Engländern, Holländern u. a. über ihr Unwesen an, und nur selten glückte es Kauffahrern, Angriffe erfolgreich abzuwehren.

Die Engländer jedoch suchten die Feindschaft der Städte mit dem König auszunutzen, um namentlich zu Norwegen ihre Handelsbeziehungen wieder zu steigern. Das hatten auch die Städte beim Ausbruch des Kriegs gefürchtet und darum ihr Kontor in Bergen nicht aufgelöst und den Handel vorerst nicht verboten, „uppe dat de vrigheid unde stapel des copmans der nacien nicht vorlecht unde vornichtet en werde“. Aber noch 1427 hatte das Kontor wegen der feindseligen Stimmung der Norweger seine Position räumen müssen. Und nun wurden besondere Gewaltmaßregeln der Städte nötig, um ihren Konkurrenten das Eindringen in den Bergenhandel zu verleiden. Im Frühjahr 1428 wurde einer holländischen Handelsflotte, die ungeachtet der Warnungen der Städte nach Norwegen gefahren

[1]) Hans. UB. VI n. 712, 728, HR. I. VIII n. 414, 416, 418, 422—424, 451.

war, auf der Rückreise von wendischen Freibeutern übel mitgespielt.[1]) Ende Juli trennte sich Bartholomäus Voet mit 600 Rostocker und Wismarer Vitalienbrüdern im Sunde von der städtischen Flotte und erschien unerwartet vor Bergen. Die dort anwesenden englischen Schiffe, die auf die Befrachtung mit Fischen und Fellen warteten, und mit ihnen der Bischof von Bergen ergriffen höchst erschreckt die Flucht. Nach kurzer Plünderung, ehe die überraschten Stadtbewohner Widerstand wagten, kehrte Voet in die heimischen Häfen zurück. Als er Mitte März 1429 von Wismar aus mit 400 Gesellen in sieben Schiffen wieder vor Bergen erschien, fand er die Bewohner gerüstet. Da zog er aus Wismar zehn weitere Schiffe mit Genossen heran und von der Elbe die Hamburger Bergenfahrer mit 16 Hauptschiffen und 600 Kämpfern. Und nun war jeder Widerstand umsonst. Der königliche und der bischöfliche Hof in Bergen wurden geplündert und verbrannt, ein großer Teil der Stadt ging dabei ebenfalls in Flammen auf. Mit reicher Beute an Kostbarkeiten und an nordländischen Stockfischen, Fellen u. a., die auf die englischen Abnehmer harrten, lief Voet in die Elbe ein und kehrte dann nach Wismar zurück. Durch diese Schläge war der norwegische Handelsstand in Bergen gebrochen, die fremde Kaufmannschaft aber wirksam abgeschreckt. Hier hatten die wendischen Städte nichts mehr von ihren Konkurrenten zu fürchten, obendrein da die Engländer sich gleichzeitig mit dem König und der Bevölkerung Norwegens durch fortgesetzten Verkehr nach den Kronlanden und durch Gewalttaten verfeindeten.

Verhandlungen zwischen den kämpfenden Mächten waren im September 1428 erfolglos verlaufen, neue durch Herzog Wilhelm von Lüneburg, den Oheim der Holsteiner Grafen, für den 22. Mai 1429 verabredet worden. Während aber die Städte mit Rücksicht darauf ihre Flotte daheim behielten, warf sich eine dänische Flotte von 75 Fahrzeugen mit 1400 Mann an Bord unvermutet am 6. Mai auf den Stralsunder Hafen. Jedoch der entschlossene Bürgermeister Klaus von der Lippe raffte die Bürger zusammen, und mit Hilfe gerade einlaufender Lübecker und Wismarer Kauffahrer und Paul Schüttes, eines der beliebtesten Konvoyführer wendischer Handelsflotten in der

[1]) HR. 1. VIII n. 181, 194 § 6, 10, Hans. UB. VI n. 654, 706, 741, Chronik Christians van Geren bei Bruns, Hans. Gesch. Qu. N.F. II S. 349.

Ostsee während der Kriegszeit, erlitten die Dänen am 9. Mai in dem engen Fahrwasser schwere Verluste und mußten entweichen. König Erich aber geriet darüber dermaßen in Wut, „dat eme de trane ut sine ogen gingen“.

Die verabredeten Verhandlungen, welche wie die letzten in Nyköping in gereizter Stimmung geführt wurden, endeten infolgedessen gänzlich erfolglos. Kein Teil wollte von seinen Ansprüchen etwas aufgeben, beide aber nahmen in Manifesten an die deutschen Fürsten die größere Friedensliebe für sich in Anspruch. Herzog Wilhelm jedoch, der schon im Herbst 1428 von den Städten 8000 M. lübisch als Preis seiner künftigen Friedensvermittlung erhalten und über dessen Tätigkeit in den letzten Verhandlungen selbst der König nur Worte des Lobes und Vertrauens hatte, trat nun offen auf die Seite der Verbündeten. Lübeck, Hamburg und Lüneburg nahmen ihn für einen Monat mit 400 Rittern in Sold. An der Spitze dieser und eines holsteinischen Aufgebots eroberte er Mitte September 1429 Apenrade und das benachbarte Schloß Brunlund. Auch zur See traf den König Unglück. Denn die schwedischen Schiffe, die mit der Kriegssteuer Schwedens nach Dänemark unterwegs waren, wurden von Rostocker und Wismarer Freibeutern genommen und die wertvolle Ladung nebst 200 Gefangenen nach Wismar gebracht.

Aber den Städten war dadurch, daß sie mit Rücksicht auf die Nyköpinger Verhandlungen ihre Flotte nicht ausgesandt hatten, in anderer Weise schwerer Schaden erwachsen. Denn der Orden und seine Städte verständigten sich, als die wendischen Städte Anfang Februar 1429 ihr Gesuch um Freigebung der Sundfahrt abermals ablehnten, mit König Erich über dieselbe. Er bewilligte der preußisch-livländischen Flotte Geleit und zollfreie Durchfahrt durch den Sund unter der Bedingung, daß sie nicht Waren seiner Feinde mit sich führe. Und so segelte dieselbe Ende April, verstärkt durch englische, flämische und holländische Kauffahrer, gewiß weit über 60 Schiffe stark, von denen jedes über 100 Last große 30 Bewaffnete an Bord hatte, unangefochten durch den Sund. Und nur wenig später gelangte auch von Westen her eine große Handelsflotte in die Ostsee; am 27. Mai trafen in Reval 29 Schiffe, davon 27 mit Salzladung, ein. Den wendischen Städten aber, besonders Rostock und Wismar, zeigte nun der Hochmeister, gekräftigt durch den Rückhalt am König, feindselige Gesinnung. Er ließ ihre Schiffe

und Güter in seinem Land anhalten. Jedoch infolge der gefährlichen Spannung, die er dadurch in seinem Verhältnis zu ihnen hervorrief, lag nun der Seeverkehr seines Landes viel mehr als bisher schon darnieder. Andrerseits nutzte König Erich geschickt das Verkehrsbedürfnis und das gespannte Verhältnis des Ordens zu den Städten aus. Denn er forderte nun von den Ordensuntertanen die Zahlung des Sundzolls, den die Nichthansen vielleicht schon seit einiger Zeit entrichteten. Und der Gesandtschaft, die auch der Orden zu den Nyköpinger Verhandlungen geschickt hatte, gelang es nicht, vom König die Anerkennung der Sundzollfreiheit für die Untertanen des Hochmeisters zu erhalten. Der Orden war in der peinlichsten Zwangslage.

Auch in einer andern Richtung, in Nowgorod, hatte der König den Städten Schwierigkeiten zu erwecken gewußt. Er überzeugte die Republik, daß die Seinigen an den in früheren Jahren im finnischen Busen gegen ihre Mitbürger verübten Räubereien unschuldig seien, und vereitelte die Bemühungen der Kaufleute des hansischen Kontors, die wiederholt die Russen zum Krieg gegen den König aufzuhetzen versucht hatten. Nowgorod richtete nun seinen Zorn gegen die Hansen.

Überhaupt war die Stellung der Hanse in ihrem weiten Verkehrsgebiet nach keiner Seite hin zufriedenstellend. Das Verhältnis der wendischen Städte und der Holsten zu den Holländern nahm infolge der gegenseitigen Gewalttaten und Friedensbrüche mehr und mehr die Formen eines offenen Kaperkriegs an, der vorzugsweise in der Nordsee und durch Hamburg geführt wurde. Auch die Engländer gerieten über die wendischen Sperr- und Zwangsmaßregeln in eine stärkere Erregung. Im gesamten Westen war die Lage des hansischen Handels aus verschiedenen Gründen ungünstig geworden. Und der Gehorsam der Hansen gegen das Brügger Kontor verminderte sich. Es trat immer deutlicher zutage, daß die hansische Handelspolitik ohne die Initiative der wendischen Städte unfähig zu selbständigen Leistungen war und daß das Ausland die kommerzielle Machtstellung der Hanse angriff, da es die Kräfte der wendischen Städte anderweitig ganz in Anspruch genommen sah. Charakteristisch ist auch die Klage, die sogar von den livländischen Städten 1429 erhoben wurde, daß seit dem Beginn des nordischen Kriegs der brieflich-diplomatische Verkehr zwischen ihnen und den wendischen Städten ganz aufgehört habe. Und

dazu drohte diesen von Reichswegen ein neuer Eingriff König Sigmunds, der wegen der wachsenden Hussitengefahr unverzüglichen Friedensschluß forderte und ihnen leicht gefährliche fürstliche Widersacher im Rücken erwecken konnte.

Überall Unsicherheit und Feindseligkeit und trübe Aussichten für die wendischen Städte. Damals waren sie dem Frieden, wenn der König die hansischen Kaufleute im Norden bei ihren alten Privilegien hätte lassen wollen, sehr geneigt. Darum erkauften sie die Vermittlung Herzog Wilhelms. Darum versuchten sie 1429, obzwar vergeblich, einen allgemeinen Hansetag zustande zu bringen. Darum schickten sie Heinrich Rapesulver nebst andern Ratsboten Anfang September 1429 zum Hochmeister und erhielten seine Zusage, einen neuen Vermittlungsversuch beim König machen zu wollen. Andrerseits lag dem Hochmeister selbst gegenüber den Sundzollansprüchen des Königs sehr an einer Fühlung mit den Städten, und er gestattete auf Bitte der wendischen Boten seinen eigenen Städten die Teilnahme an dem nächsten Hansetag. Und sofort luden nun zu diesem die Boten im Auftrag ihrer Städte noch von Danzig aus ein, um, wie sie in ihren Einladungsschreiben bemerkten, „eygentlich czu erfaren, wer bey der freyheit der gemeynen hense welle bleiben und der mit gebruchen, ader wer die welle obirgeben“. Seine Verhandlungsgegenstände sollten die Wahrnehmung der hansischen Interessen auf allen ihren Handelsgebieten, besonders aber die Kriegsfrage und der Sundzoll sein. Vertreter von 30 Hansestädten aus allen Gruppen versammelten sich am 1. Januar 1430 in Lübeck. Die Holstenherren mit ihren Räten waren ebenfalls anwesend. Auch Herzog Wilhelm von Lüneburg erschien, aber nur, um, wie er sagte, „alse eyn godesbote unde nicht alse eyn vorste“ von der Hanse Hilfe gegen den furchtbaren Andrang der Hussiten zu erbitten, die im Dezember mit gewaltiger Heeresmacht über das Erzgebirge und durch das Meißnische vorgerückt waren und deren Vortruppen schon bis dicht vor Magdeburg schweiften. Und es mußte einen guten Eindruck auf das Reichsoberhaupt und auf die bedrohten sächsischen Bundesstädte und ihre Herren machen, daß Lübeck, Hamburg und Lüneburg dem Herzog sofort 500 Schützen zur Verfügung stellten. Die wendischen Städte aber hielten den Anwesenden eindringlich vor, daß es sich in ihrem Kampf mit dem Norden nicht um die Verfolgung ihrer besonderen Interessen, sondern um Angelegenheiten des gemeinen Kaufmanns handle. Da meinten

diese zwar, daß dann die andern Hansestädte ihnen nach Möglichkeit Beistand leisten müßten, denn sonst habe die ganze hansische Verbindung geringen Wert und Nutzen. Aber zu positiven Zusagen erklärten sie sich unbevollmächtigt und schlugen vor, den Ausfall des hochmeisterlichen Vermittlungsversuchs erst abzuwarten.

Um dieselbe Zeit machte sich König Erich auf den Weg nach Schweden, um seine dortigen Untertanen weiteren Hilfeleistungen zum Kriege geneigt zu machen. Denn mit von Jahr zu Jahr wachsender Mißstimmung empfanden gerade sie die drückenden finanziellen Anforderungen und die ungünstigen wirtschaftlichen Wirkungen des Kampfes. Seine kluge und tatkräftige Gemahlin Philippa aber, die in früheren Wintern wiederholt diese Mission ausgeführt und auch in diesem die Reise angetreten hatte, war unterwegs am 5. Januar 1430 im Kloster Vadstena gestorben. Als der König im März nach Dänemark zurückkehrte, verlangte er nach Fortsetzung des Krieges. Da war es eigentümlicherweise eine der verbündeten Städte selbst, Stralsund, die mit Hilfe des Hochmeisters den König zur Einwilligung in eine neue Tagfahrt mit seinen Gegnern bewog. Diese fand am 31. Juli 1430 wiederum in Nyköping statt; aber die Verlegenheiten der Städte gaben dem König so große und für sie demütigende Forderungen ein, daß ihre Boten erklärten, ohne Befragung ihrer Bürgerschaften auf nichts derartiges eingehen zu können.

Da geschah etwas Unerhörtes, denn „da deden de van Rostoke alse untruwe lude", sagt die lübische Chronik. Rostock nahm die Vorschläge des Königs für sich an. Schon vor der Tagfahrt scheinen sich Rat und Bürgerschaft der Stadt darüber einig geworden zu sein, daß sie den Krieg aufgeben wollten, und mit dieser Weisung ihre Boten entsandt zu haben. Aber nun war vollends für den König von einer Milderung seiner Bedingungen keine Rede mehr. Und ein anderes Ereignis sollte ihn schnell noch mehr triumphieren lassen. Denn als die Räte und Bürgerschaften der anderen Städte mit voller Entschiedenheit die Forderungen des Königs für unvereinbar mit ihrer Ehre erklärten, die Holsten nicht fallen lassen wollten und die ungeminderte Anerkennung ihrer Privilegien verlangten, fiel auch Stralsund von dem Bündnis ab. In Lund vollzog der gewandte Bürgermeister Kord Bischof, den Korner als dem König besonders eng befreundet bezeichnet, am 12. Oktober 1430 im Auftrage seiner Stadt die Verständigung mit

dem König, während er zugleich seine Einwilligung in neue Verhandlungen mit den anderen Städten, die Mitte November in Skanör stattfinden sollten, erwirkte.

Der Eindruck dieses Sonderfriedens beider Städte auf die neutralen Hansen war überaus ungünstig. Verrat an der Sache des gemeinen Kaufmanns und eigensüchtige Absichten warfen diese ihnen vor und beschuldigten sie geradezu, daß sie den König zu seinen Seeräubereien und Übergriffen gegen die Neutralen anstifteten, um durch Vernichtung aller andern Schiffahrt den alleinigen Gewinn der Verkehrsvermittlung zu haben.[1]) Es sind verschiedene Gründe, die den Abfall beider Städte, die von Anfang an der Kriegslust der andern lau und bedenklich gegenübergestanden hatten, erklärlich machen. Nachdem Lübeck, Hamburg und Lüneburg in Verbindung mit der Landesherrschaft am 21. März 1430 in Wismar die alte Verfassung wiederhergestellt hatten, sah sich Rostock von der gleichen Absicht und, da es sich nicht fügen wollte, von Zwangsmaßregeln seiner Herrschaft bedroht. Da war König Erich tatsächlich die einzige Macht, bei der es Schutz suchen konnte. Durch 300 Bewaffnete ließ dieser die Boten der Stadt von Nyköping heimgeleiten. Und nun verstand sich auch die Herrschaft am 15. Oktober zur Anerkennung des neuen Verfassungszustands in Rostock. Außerdem aber waren zwingende Gründe zum Abfall für Rostock wie für Stralsund die kommerziellen Fragen. Denn nicht sie zogen Gewinn oder wenigstens so bedeutenden, als sie erwartet hatten, aus der durch den Krieg geschaffenen Verkehrsgestaltung, sondern die vier anderen Städte.

Die Aussichten der Verbündeten waren nun noch unsicherer geworden, aber ihr Kriegseifer war gleichwohl unvermindert.[2]) Der lübische Rat versicherte sich vor Eintritt in die Verhandlungen zu Skanör der Zustimmung seiner Bürgerschaft zu einem etwaigen Friedensschluß und erhielt sie nur unter der Bedingung, daß die Holsten nicht im Stich gelassen würden. Aber eben dies war der Punkt, um den sich die Verhandlungen drehten, als die Boten der Städte am 30. November nach langem Herumreisen und Warten am Sund endlich in Helsingborg mit dem König zusammentrafen.

[1]) Livl. UB. VIII n. 587, 585, vgl. n. 593.

[2]) Vgl. für Lüneburg die Aufnahme von zwei Anleihen beim dortigen Michaeliskloster, Hans. UB. VI S. 492 Anm. 2.

Rapesulver lehnte trotz aller Vorstellungen der Dänen[1]) die Preisgabe des holsteinischen Bundesgenossen namens der Städte entschieden ab. Man ging am 8. Dezember „under velen wilden reden“ auseinander. Der Krieg nahm seinen Fortgang.

Reguläre Flotten hatten beide Teile im Jahr 1430, wie die Städte schon im Jahre zuvor, nicht ausgesandt, aber die Städte beherrschten durchaus durch ihre Freibeuterschwärme das Meer. Der gefürchtete Name des Bartholomäus Voet war der Schrecken seiner Feinde und der Schiffer weit über das Ostseegebiet hinaus; sogar in Rom wurde sein Name den Kardinälen gegenüber vom deutschen Orden als Schreckmittel gebraucht.[2]) Selbst für die wendischen Städte war der eigenwillige Mann manchmal nicht leicht zu ertragen. Als er aber einmal in einem unglücklichen Gefecht mit Kauffahrern aus Holland bei Hela eine Anzahl Gesellen einbüßte, verwandten sie sich beim Hochmeister für deren Freilassung, da Voet und seine Gesellen keine gemeinen Seeräuber seien, sondern im Dienst der Städte ständen, um deren Feinde zu bekämpfen. Als der Hochmeister das vom Hansetag im Januar 1430 beschlossene vorläufige Verbot aller Schiffahrt schroff ablehnte, gaben sie ihren Ausliegerführern Voet, Klockener, Schauwen, Bekelyn, Störtebeker und anderen die bestimmtesten Weisungen, alle Schiffe aufzubringen, die durch den Sund wollten oder kämen, und auch alle Schiffahrt in der Ostsee unmöglich zu machen mit Ausnahme des Verkehrs der wendischen Städte untereinander und mit Livland.[3]) Doch war es den Freibeutern nicht möglich, die Rückfahrt der preußisch-livländischen Flotte zu verhindern, die 1429 nach dem Westen gelangt war. Denn am 18. Mai trafen in Reval 37 Salzschiffe derselben ein, wenig früher in Danzig die dorthin bestimmten. Und schon seit dem April waren auch holländische und englische Schiffe, zu Flotten vereinigt, für die der Sund den Sammelpunkt bildete, in Danzig erschienen. In der zweiten Jahres-

---

[1]) Während der Bischof von Seeland den Städtern wohlmeinend riet, HR. 1. VIII n. 843 § 10: „latet de Holsten slapen“, charakterisierte Krummediek das. § 31 das Ausbreitungsbedürfnis der Holsten recht treffend: „se en konen sik bynnen landes nicht bergen, se weren alse ein hand vul hornten, wan men de vlegen lete, se wolden en vort antasten.

[2]) Livl. UB. VIII n. 483, Sassenchronik i. Quellenslg. f. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 129.

[3]) HR. 1. VIII n. 712 § 16, 17, 773 § 7, 774, 758—760, Hans. UB. VI n. 847.

hälfte aber kam der Fernverkehr des Ostseegebiets wieder ins Stocken. Ein regelmäßiger Austausch dagegen läßt sich für dies Kriegsjahr zwischen Lübeck und Livland erkennen. Nachdem Ende August 1429 eine Flotte von 22 Schiffen mit flämischen Gütern unter Geleit von Söldnern von Lübeck her in Reval eingetroffen war und in umgekehrter Richtung zwei Flotten im Sommer und Herbst desselben Jahres gefahren zu sein scheinen, lief im Jahre 1430 im März die erste große Handelsflotte von Reval nach Lübeck aus, geleitet von Paul Schütte und Söldnern. In Reval traf eine am 10. Juli unter Geleit von sechs Ausliegern von Lübeck ausgelaufene Flotte am 31. Juli ein, und am 5. November segelte abermals von Reval, wieder unter Schüttes Geleit, eine Flotte nach Lübeck.[1]) In Danzig langte am 2. Juli eine lübische Flotte von 40 Schiffen an, und es wurden ihr dort trotz aller Erbitterung gegen die wendischen Auslieger keine Schwierigkeiten gemacht, denn das Ordensland war auf die wendischen Städte wirtschaftlich allzusehr angewiesen, um so mehr da König Erich im Sommer eine preußische Flotte, die von Danzig ausgelaufen war, im Sunde unter der Behauptung, daß sie Feindesgut mit sich führe, nach heftiger Gegenwehr des Schiffsvolkes wegnahm.[2]) Vollends schlimm aber wurden für die Neutralen die wendischen Auslieger im Jahr 1431.

Im Beginn dieses Jahres, nach dem Scheitern der Verhandlungen zu Helsingborg, standen die Verbündeten wieder da, wo sie, freilich unter günstigeren Gesamtverhältnissen, im Anfang des Kriegs gestanden hatten. Und sie kamen auch auf den Kriegsplan zurück, den die Holsten damals gewünscht, die Städte aber nicht befolgt hatten. Um die Burg von Flensburg, das seit dem 25. März 1431 in holsteinischen Händen war, zogen sie zu Land und zu Wasser ihre Streitkräfte zusammen. Gräben und Bollwerke der Friesen, die 800 in Schanzarbeiten erfahrene Männer zu Hilfe gesandt hatten, wuchsen auf der Landseite empor. Aber noch am 9. Mai führte der rastlose Erich Krummedick in 14 Schiffen der Burg alles Nötige an Korn, Fleisch und Kriegsgerät zu, da die städtische Flotte noch nicht eingetroffen war. Darüber kam es zu schweren Vorwürfen der Gemeinden der kriegführenden Städte gegen

[1]) Daenell, a. a. O., S. 439 Anm. 534—538.
[2]) HR. 1. VIII n. 782, Hans. UB. VI n. 1029, 1050.

ihre Räte. Und nun wurde die Aussendung der Flotte beschleunigt und ihre Stärke durch Einstellung aller verfügbaren Kauffahrer, besonders der Lübecker Bergenfahrer, erhöht. Vor der Burg wurden die Schiffe in schwimmende Kastelle mit mächtigen Schutzwehren rings um die Borde umgewandelt. Das Landheer erhielt stattliche Verstärkungen von Hamburg unter Führung der Ratsherren Simon van Utrecht und Albert Widinghusen, die sich beide wiederholt schon in diesem Krieg hervorgetan hatten, und von Lübeck. Selbst Braunschweig sandte endlich auf Gesuch der Städte Hilfe. Die Absicht Erich Krummedieks, von Swendborg aus abermals mit 14 Schiffen die Burg zu verproviantieren, wurde durch widrige Winde vereitelt. Dem König gelang es nicht, durch eine Flottenbewegung gegen die Küste Wagriens die Belagerer abzulenken. Das dänische Landheer wagte von Hadersleben aus keinen Entsatzversuch. Da mußte die tapfere dänische Besatzung am 7. September 1431 die Burg übergeben. Als bald darnach noch Niehus und Rundtoft, das feste Schloß Erich Krummedieks, in die Hände der Holsten fielen, war militärisch das Ziel des Kriegs für die Holsten so gut wie erreicht. Das Hauptverdienst bei der energischen Teilnahme der Städte an diesem Feldzug gebührte den Gemeinden. Groß war daher in Lübeck der Jubel, als die Siegesnachricht aus Flensburg eintraf: „de vrouwede, de do binnen Lubeke was, heft nouwe en minsche gehoret“, berichtet die Sassenchronik.

Auch die Beherrschung der Verkehrsbewegung gelang den wendischen Städten in diesem Jahr fast vollständig. Nur einer englisch-holländischen Flotte scheint Anfang Juli 1431 die Durchfahrt durch den Sund gelungen zu sein; 14 Salzschiffe zweigten sich vor Danzig von ihr ab und liefen am 9. in Reval ein.[1]) Der Seeverkehr war durch die wendischen Auslieger gefährdeter und verlustvoller als je. Wie 1427 und 1428 kontrollierte auch 1431 Lübeck so ziemlich den ganzen Außenverkehr des Ostseegebiets auf seinem Markt.

Die Preußen befanden sich durchaus zwischen zwei Feuern, und dazu kam, daß das Verhältnis des Ordens zu Polen wieder einmal sehr ernst zu werden begann. Er sah sich genötigt, und seine Städte waren derselben Ansicht, die Brücke der Verständi-

---

[1]) HR. 2. I n. 53, 70 Nachschrift, Hans. UB. VI n. 951, Stieda, Schiffahrtsregister i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107.

gung mit den wendischen Städten trotz aller erlittenen Vergewaltigungen nicht abzubrechen. Ja, die preußischen Städte gaben diesen nun endlich die wiederholt begehrte Versicherung, treu zu ihnen stehen und ihnen in der Verteidigung der Privilegien und Freiheiten im Norden helfen zu wollen. Verhandlungen zwischen den Kriegführenden zu Nyköping Anfang September 1431, die der Hochmeister im Auftrag König Sigmunds vermittelt hatte, wurden durch die Erfolge der Verbündeten vor Flensburg ungünstig beeinflußt. König Erich wollte zwar nun während eines fünfjährigen Stillstandes die Holsten im Besitz ihrer Eroberungen lassen, versagte aber den Städten bezeichnenderweise den unbeschränkten Genuß ihrer Privilegien; für Dänemark sollten sie dieselben nur in Malmö und Nestved, für Schweden in Stockholm und Söderköping, für Norwegen in Bergen und Stavanger, außerdem während der Fischereizeit in Skanör, Falsterbo und Dragör genießen. Diese Zugeständnisse waren für die Städte ungenügend, aber dem König schienen sie nachträglich noch zu reichlich. Die Verhandlungen wurden nicht fortgeführt. Anfang 1432 verständigte er sich mit den Unzufriedenen in Schweden abermals über die weitere Kriegshilfe.

Dennoch war er jetzt dem Gedanken eines Friedensschlusses zugänglicher. Als die Städte selbst ihm auf Rat des eben von Hamburg aus der Gefangenschaft ausgelösten Bürgermeisters Heinrich Hoyer Ende April 1432 neue Verhandlungen anboten, nahm er sie nach etlichem Zögern an und bestimmte als Ort derselben Horsens in Jütland. Und hier, wo die Räte der Holstenherren und die Boten der vier Städte mit Heinrich Rapesulver an der Spitze Ende Juli vor dem König erschienen, kam es endlich am 22. August 1432 zur Verständigung. Ein fünfjähriger Stillstand wurde geschlossen. Beide Teile gelobten sich gegenseitig freien Verkehr auf Grundlage der alten Privilegien und Gewohnheiten; alle Hansen wurden von den wendischen Städten in diese Vergünstigungen mit einbezogen. Eine Tagfahrt zu Swendborg sollte am 1. Mai 1433 ohne Zuziehung fremder Vermittler einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen der Holsten und des Königs herstellen.

Der lübische Rat freute sich des Erreichten. Aber gesichert war vorerst noch nichts, von den prinzipiellen Fragen, um derenwillen man sechs Jahre lang gekämpft hatte, keine einzige klar-

gestellt. Es war daher der lübischen Politik noch nicht möglich, schon jetzt die Front zu verändern und die immer dringender werdende Regelung der hansischen Angelegenheiten im Westen nachdrücklich in die Hand zu nehmen.

Der Abschluß des Stillstands bedeutete die allgemeine Freigabe der Schiffahrt, da beide Teile sofort ihre Streitkräfte heimrufen sollten. Aber erst nachdem im Herbstanfang dies endlich geschehen war und Lübeck mit sechs Holken und Schnicken, unter deren Schutz die Revalflotte aussegelte, die See rein gefegt und den bekanntesten nordischen Piratenanführer Broder Swensson mit 140 Genossen gefangen hatte, begann der Seeverkehr sich zu beleben. Die Sundfahrt war in der ersten Hälfte des Jahres 1432 von den Neutralen noch nicht versucht worden. Erst im Juni segelte eine preußische Flotte von Danzig nach dem Westen aus.[1]) Im Westen aber hatten schon im Beginn des Jahres Holländer, Seeländer, Kampener und andere Nichthansen infolge von Gerüchten über einen bevorstehenden Friedensschluß eine große Unternehmung im Baienhandel nach der Ostsee ins Werk gesetzt. Wie das Brügger Kontor Lübeck mitteilte, hatten sie mit Vorsatz keine hansischen Schiffe gemietet, sondern wollten allein den ganzen Gewinn des Geschäfts einstecken. In der Tat liefen am 28. Juli 1432 in Reval 23, in Riga 7 wahrscheinlich niederländische Salzschiffe aus der Baie ein. Selbst in Nowgorod erschienen zum erstenmal zur Beunruhigung der hansischen Kaufleute Holländer mit ihrem Nordseehering.[2])

Doch war selbst 1433 die Schiffahrt schwer von nordischen, aber auch von holsteinischen Piraten bedroht, die den Holländern nachstellten. Die Städte aber suchten ihren Parteigängern die Rückkehr zur friedlichen Tätigkeit als Schiffer, Händler usw. zu erleichtern, nachdem sie ihnen das Dienstverhältnis gekündigt hatten. Die Livländer und Preußen waren auf ihre Befürwortung hin bereit, sie als solche zu dulden, und der Hochmeister nahm ihrer viele, wie er es schon 1431 versucht hatte, in Sold, als 1433 die Hussiten und Polen seine Länder mit Krieg bedrängten.[3]) Nicht

---

[1]) HR. 2. I n. 124, Hans. UB. VI S. 575 Anm. 3.

[2]) HR. 2. I n. 94 Nachschr., 137, Stieda, Schiff. reg. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107; Livl. UB. VIII n. 609, 614, 622.

[3]) Daenell, a. a. O., S. 431 f. Anm. 417, woselbst die Namen der Auslieger.

einmal die Baienflotte scheint in diesem Jahr die Fahrt in die Ostsee gewagt zu haben, und die Livländer hielten noch im August die Schiffahrt nach Lübeck für ratsamer als nach dem Westen. Als die vorpommerschen Städte am 21. Dezember 1433 ihr altes Landfriedensbündnis erneuerten, nahmen sie diesmal darin auch die Bekämpfung von Seeräubern in Aussicht.[1])

Während des Jahres 1434 war die Verkehrssicherheit in der Ostsee und den norwegischen Gewässern womöglich noch geringer. In Riga und Reval wurden die Schiffe lange zurückgehalten; segelten sie schließlich doch, so geschah es in großer Flotte und ängstlicher Küstenfahrt auf Danzig, um, verstärkt durch die preußischen Schiffe, von dort den Weg weiter zu suchen. Auch die lübischen Schiffe, die das Travensalz nach dem Osten brachten, hatten wie die preußischen und livländischen über mannigfache Schädigungen durch die nordischen Piraten zu klagen. Dennoch gelangten am 19. Mai 23 Baiensalzschiffe nach Reval.

Die Schadenersatzansprüche, die nunmehr die durch die Freibeuter geschädigten neutralen Mächte erhoben, hatten keinen Erfolg. Weder der König noch die wendischen Städte verstanden sich zur Anerkennung und Berichtigung ihrer Forderungen. Und die Neutralen wagten nicht, denselben durch ernste Maßregeln Nachdruck zu geben. Noch 1458 stellte Danzig Lübeck gegenüber fest, daß die Geschädigten immer noch nicht befriedigt worden seien. Noch 1465 befand sich Kolberg aus gleichem Anlaß in Zwist mit Lübeck, Wismar und Rostock.[2]) Ebensowenig griff die englische Regierung zu Repressalien.

Aber es gelang den Engländern, und zwar noch früher als den wendischen Städten, wieder in ein freundschaftliches Verhältnis zum Norden zu kommen. In den Verträgen, die im Herbst 1431 und Dezember 1432 zwischen der englischen Regierung und König Erich in Kopenhagen geschlossen wurden, ward unter anderem den Engländern von König Erich erneut der Besuch der Kronlande untersagt, dafür aber in Bergen der Genuß derselben Freiheiten gestattet, welche die Hansen besaßen. König Heinrich VI. von England erneuerte trotz der Unzufriedenheit des Unterhauses

[1]) Hans. UB. VI n. 1100 § 1, Schädigungen der Preußen durch wendische Auslieger 1433 vgl. Hans. UB. VI n. 1102, f. allgem. bis 1433 HR. 2. I n. 543.
[2]) Vgl. die Zusammenstellung bei Daenell, a. a. O., S. 432 Anm. 424.

ein schon 1429 erlassenes Verbot des Nordlandsverkehrs, aber da Beschwerden König Erichs über zahlreiche Verletzungen desselben erfolgten, mußte er es 1434 abermals auffrischen.[1])

Aber trotz der Vergünstigungen für ihren Verkehr nach Bergen waren die Engländer dort auch nach 1432 den Hansen gegenüber nicht widerstandsfähiger, als diese infolge des Horsenser Stillstands ihre Beziehungen zu Bergen seit 1433[2]) wieder anknüpften. Zum Teil dieser Lage entsprang ihr fortdauernder Schleichhandel nach den Nordlanden, zum Teil lockten die größeren Gewinne desselben, wie sie auch hansische Kaufleute anzogen. Das Brügger Kontor begehrte 1434, daß die Hanse das alte Verbot dieses Verkehrs den Ihrigen von neuem einschärfe.[3]) Das Kontor der Hanse aber war, als es wieder seinen Sitz in Bergen nahm, infolge der Verscheuchung aller Konkurrenten, der völligen Schwächung des Bergener Handelsstands und des dringenden Verkehrsbedürfnisses der Norderfahrer fortan im Besitz noch größerer Macht als zuvor. Seine Herrschaft über den Handel Bergens und Norwegens und die Abhängigkeit insbesondere der Kronlande von ihm wurden noch umfassender und sein Gepräge war nun vollends ein lübisch-wendisches.

Denn die eben wieder angeknüpften Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und den nordischen Reichen wurden nicht durch neuen Krieg schnell wieder gestört. Zwar die Tagfahrt zu Swendborg verlief erfolglos, und auch die hier verabredete Zusammenkunft zu Wordingborg im Juni 1434 gab lange keine Hoffnung auf einen endgültigen Ausgleich, da der König jedes Eingehen auf die Wünsche der Städte ablehnte und hartnäckig am Sundzolle bei Helsingör festhielt. Jedoch plötzlich am 11. Juli änderte der König sein Verhalten, er zeigte großes Interesse daran, daß der Austrag der beiderseitigen Streitfragen sofort erfolge, aber da Rapesulver und seine Mitgesandten nun eine zurückhaltende und abwartende Stellung annahmen, konnte nur eine abermalige Tagfahrt zur Her-

---

[1]) Dipl. Norweg. VI n. 444—446, HR. 2. I n. 49 u. Anm. 1, S. 28 Anm. 2, Hans. UB. VI n. 1004, S. 559 Anm. 2, S. 560 Anm. 2, 3; n. 1075, vgl. 1080, 1071; Proceed. of the privy council IV S. 168, 208, Libell of englishe Policye S. 93f. A. Bugge i. norsk hist. Tidsskr. 3. R. IV S. 96 Anm. 4.

[2]) Vgl. Bruns, Hans. Gesch. Qu. N.F. II S. 349 Anm. 1.

[3]) HR. 2. II n. 76 § 13, I n. 393 § 12, vgl. 394 § 10.

stellung eines Friedens für den Mai 1435 wieder zu Wordingborg vereinbart werden.

Das veränderte Verhalten des Königs war hervorgerufen durch die Nachricht von dem endlich im Juli erfolgten Aufstand des schwedischen Volkes. Die Gefahr drohte, daß die Schweden mit den gleichfalls unzufriedenen Elementen in Norwegen nicht nur, sondern auch mit den andern Gegnern des Königs eine Verbindung suchen würden. Unter diesem Druck mußte der König den Holsten und den Städten bald entgegenkommen, daher das abwartende Verhalten der lübischen Politik, die wohl bei den lebhaften Beziehungen ihrer Kaufleute und Bürger zu Schweden schon seit längerer Zeit von den Vorbereitungen in den Tallanden Schwedens unterrichtet war. Auch in den Beratungen des Hansetags, der im Juni 1434 in den Mauern Lübecks tagte, stand nicht mehr wie noch 1430 die nordische Frage im Mittelpunkt der Beratungen, sondern englische, flämische, holländische und russische. Die Versammlung gebot lediglich den hansischen Vögten auf Schonen und den Älterleuten der andern hansischen Niederlassungen im Norden, auf völlige Ausschließung der Nichthansen von allen den Hansen dort zustehenden Vergünstigungen zu halten.[1]) Sie nahm eine neue Kodifikation der hansischen Statuten vor. Die Wiederherstellung der alten Ordnung in Rostock gelang ihr freilich nicht, jedoch vermochte sie durch eine Gesandtschaft den Hochmeister, seinen Widerstand gegen eine energischere Beteiligung seiner Städte an den Fragen der hansischen Gemeinschaft und Politik aufzugeben. Die Versammlung war dadurch in den Stand gesetzt, dem Auslande eine festere Haltung zu zeigen. Nach Brügge und London fertigte sie nun eine ansehnliche Gesandtschaft ab. Vom nordischen König aber begehrte sie vor allem den Vollgenuß der alten Privilegien für alle Hansen, und dieser beschleunigte unter dem doppelten Druck des Aufruhrs und des nachdrücklichen Auftretens der Städte die Verhandlungen mit ihnen.

Denn schon Anfang Dezember 1434 tagten die Vertreter beider Teile in Hadersleben. Der Ausfall der Verhandlungen war so günstig, daß Lübeck für das kommende Frühjahr den Abschluß des Friedens als sicher annahm und die Sundfahrt endlich für gefahrlos erklärte. Jedoch die Tagfahrt zu Wordingborg verzögerte

[1]) HR. 2. 1. n. 321 § 35.

sich noch bis in den Juli 1435. Die Verhandlungen dort waren nur ganz kurz, obwohl es nach Korners Angabe an heftigen Ausfällen zwischen den beiderseitigen Unterhändlern auch diesmal nicht fehlte. Vielleicht wurde der Abschluß des Friedens durch eine unumwundene Drohung der Städte, sich den Schweden zu nähern, beschleunigt. Am 15. Juli wurde der Friede zwischen den Holsten und dem König geschlossen. Das Herzogtum Schleswig nebst Fehmarn und dem größten Teile Nordfrieslands, aber ohne Hadersleben, verblieb im Besitze Herzog Adolfs auf Lebenszeit und seiner Erben noch auf zwei weitere Jahre. Dann sollte jeder Teil sich seines Rechtes bedienen dürfen. Eines Lehnsverhältnisses aber geschah keine Erwähnung. Jährlich am 1. Mai und am 16. Oktober sollten Streitfragen zwischen beiden Mächten schiedsrichterlich beglichen werden.

Der Friedensschluß zwischen den vier Städten und König Erich, der am 17. Juli beurkundet wurde, sagte jedem Teile freien Verkehr im Gebiete des andern auf der Grundlage der alten Privilegien zu, wobei die Städte dafür sorgten, daß der König auch allen andern Hansestädten den ungeschmälerten Genuß aller Privilegien, Freiheiten und alten, löblichen Gewohnheiten im Norden zugestand. Jährlich vor Beginn der Schonenfahrt sollten städtische und königliche Bevollmächtigte in Kopenhagen am 24. Juni sich vereinigen, um alle im verflossenen Jahre etwa vorgefallenen Friedbrüche, Privilegienverletzungen u. a. Klagen beider Teile in Freundschaft beizulegen. Das Bündnis von 1423, worauf der König immer wieder Bezug genommen, dessen Erreichung ihn einst jahrelange Mühe und das fast schon eroberte Herzogtum Schleswig gekostet und ihm sonst so gar nichts eingebracht hatte, wurde für null und nichtig erklärt.

Jedoch hatte der König weder Adolf von Holstein formell als Herzog von Schleswig anerkannt, noch hatte er die so oft von ihm übertretenen und in ihrer staatsrechtlichen Gültigkeit angefochtenen Privilegien der Städte in einer Form erneuert, durch die ein Zweifel über ihren Umfang ausgeschlossen wurde. Insbesondere hatte er auf die Erhebung des Sundzolls von Mitgliedern der Hanse nicht speziell und deutlich Verzicht geleistet. Aber praktisch sahen die Verbündeten ihre Wünsche erfüllt. Der König hatte die Verbindung zwischen den holsteinischen Ritter- und Bauernaufgeboten und den städtischen Seestreitkräften und Kapitalien nicht nieder-

zuwerfen, seine Forderungen nicht durchzusetzen vermocht. Indem er die Erbschaft der politischen Ideen seiner Vorgängerin antrat, Schleswig gewinnen und die Macht und Einkünfte der Krone vermehren wollte, ward er schnell inne, daß er dadurch aus verschiedenen Gründen die Feindschaft der wendischen Städte gegen sich heraufbeschwor. Da verzichtete er nach vielen Versuchen lieber darauf, an der traditionellen Politik der Freundschaft mit ihnen festzuhalten, als jenen Zielen untreu zu werden. Aber der Krieg, in den er nun seine Völker hineinführte, und sein Festhalten an der dritten politischen Idee seiner Vorgängerin, daß die skandinavische Union eine Vorherrschaft Dänemarks über die andern beiden nordischen Völker sein solle, hatten die Vernichtung der Union selbst zur Folge. Schweden zuerst stand gegen sein Regiment auf. Und fortan war er so vollständig durch diese inneren Verhältnisse gefesselt, daß die Holsten und Städte vor ihm sicher waren im Besitz dessen, worin der Krieg sie bestätigt hatte.

Erst 1435 lenkte der Verkehr in die alten, lange versperrt oder doch unsicher gewesenen Bahnen wieder ein. Die Belebung des Binnen- und Fernverkehrs der Ostsee in diesem Jahr war offenbar bedeutend. In Reval scheinen sogar zwei Baiensalzflotten von je 29 Schiffen am 27. Juni und 13. Juli eingetroffen zu sein. Und von Lübeck kamen dort an am 13. Juni 26, am 29. Juni 11, am 24. Juli sogar 33 Schiffe.[1])

Die Wirkungen des langwierigen Kriegs waren für den Norden unheilvoll. Denn ein Stillstand trat in seinem Wirtschaftsleben ein, als die wendischen Städte den Verkehr einstellten, von allen Schiffen, die ihre Häfen verließen, Zertifikate verlangten, daß die geladenen Waren nicht in die drei Reiche geführt würden, und wenngleich nur indirekt und durch gelegentliche Gewaltstreiche auch die Neutralen vom Besuch der nordischen Länder abzuhalten suchten. Es nützte Schweden und Finnland nicht viel, daß sie durch Vermittlung Preußens und Livlands, in erster Linie Revals, einen gewissen Außenhandel unterhielten, der obendrein dauernden Störungen durch die nordischen und wendischen Kaper ausgesetzt war, und dadurch notwendige Güter, wie Tuch, Hopfen, Getreide, gelegentlich auch Salz bezogen. Wiborg und Åbo, Stockholm und

[1]) Stieda, Schiffahrtsregister i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 107.

Wisby waren die Hauptstätten dieses Verkehrs und zahlten in erster Linie mit Osemund. Unter ihnen beanspruchte nun Åbo etwa wie Bergen für das nördliche Norwegen Stapelrecht und Handelsmonopol gegenüber den Gebieten des bottnischen Busens.[1]) Vom Westen her aber versuchten Holländer, Engländer und Bremer mit dem Norden Geschäfte zu machen, die wegen der hohen Preise der Waren sehr verlockend, wegen der wendischen Auslieger aber, die im Sund und vor den norwegischen und dänischen Küsten kreuzten, nicht minder gefährlich waren. So war die Versorgung Norwegens durch die Neutralen während des Kriegs sicher auch nur unbedeutend, am besten die Dänemarks,[2]) da obendrein der Sund für sie die notwendige Durchgangsstraße zur Ostsee war. Für die in Mitteleuropa so beliebten Bergerfische fehlten die Abnehmer, der Heringsfang am Sund mußte ganz eingestellt werden, da die fremden Besucher Schonens und Dragörs seit dem Ausbruch des Kriegs wegblieben.[3]) Der Heringsfang wurde, da auch Bornholm wiederholt den Verwüstungen des Kriegs ausgesetzt war, an uralter Fangstätte bei Rügen von den Stralsundern und von den Preußen bei Hela betrieben. Der Norden litt Mangel an der Zufuhr der wichtigsten Güter, besonders des Salzes. Daher war der Jubel so groß, als die Baienflotte vom König 1427 weggenommen war. Engländer, Greifswalder, besonders aber Holländer suchten vornehmlich Salz nach dem Norden zu bringen, dem seine Hauptbezugsquelle Lüneburg verschlossen war. Schwedische Absichten, selbst aus Flandern Salz zu holen, kamen schwerlich zur Ausführung.

Auch in allen Geschäftszweigen des westöstlichen Verkehrs übte der langwierige Krieg bedeutsamen Einfluß aus. Osemund kam nur in geringen Mengen in den Handel, Bergerfische und schonischer Hering fielen als Handelsartikel weg, dafür aber gewann der holländisch-flämische Hering nun auch im hansischen Handel selbst nach dem Ostseegebiet einen breiteren Raum. Besonders aber trat der Einfluß des Kriegs im Salzgeschäft zutage. Das billigere Baiensalz, das seit den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts

---

[1]) HR. I. VIII n. 492—494.

[2]) Vgl. auch Hans. UB. VI S. 382 Anm. 1, Versorgung Dänemarks durch Stralsunder über Barth mit Salz, Hopfen usw.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI S. 375 Anm. 2.

dem lüneburgischen eine immer empfindlicher werdende Konkurrenz gemacht und durch dessen Vertrieb nach der Ostsee die preußische und livländische, die süderseeische und holländische Reederei zum Nachteil der wendischen einen beträchtlichen Aufschwung genommen hatten, war jahrelang ganz ausgeschlossen von seinem Hauptabsatzfeld, dem Osten. An seine Stelle trat das Salz der dem Ostseegebiet benachbarten Salinen. Der Betrieb der kleinen Kolberger und sicher der Greifswalder Saline erfuhr eine Steigerung,[1]) mehr noch der der wichtigeren Saline von Oldesloe. Vor allem aber war es das größte und leistungsfähigste dieser Salzwerke, das lüneburgische, dessen Absatz im Ostseegebiet wieder bedeutend vergrößert wurde. Für das Oldesloer und seit dem Bau des Elbtravekanals für das Lüneburger Salz war Lübeck auf Kosten Wismars der wichtigste, fast ausschließliche Ausfuhrhafen, und die Pfannen beider Salinen befanden sich zum großen Teil in den Händen der Bürger Lübecks und zahlreicher geistlicher Korporationen Niederdeutschlands. Lüneburg aber suchte sich der immer drückender werdenden kommerziellen Abhängigkeit von Lübeck zu entziehen, und Wismar kam ihm darin, besorgt um den gänzlichen Verlust seines Salzhandels, entgegen. Die mecklenburgischen Herzöge leisteten der Annäherung und den Plänen beider Vorschub. Schon 1412 gestatteten sie Lüneburg für den Verkehr auf Wismar von der Elbe ab die Anlegung von Wasserwegen, Schleusen, Güterschuppen u. a. und bestätigten und erweiterten diese Vergünstigungen 1430. Aber die Absichten Lüneburgs blieben Pläne; die Kosten des gedachten Kanalbaus waren wohl zu groß. So entwickelte gerade der Krieg das Monopol Lübecks für das Lüneburger Salz noch viel schneller und kräftiger.[2])

So vermochten die wendischen, vor allem die lübischen Kaufleute für Salz zu Zeiten dem Osten Monopolpreise aufzuerlegen, an denen er aufs schwerste zu tragen hatte. Es war keine Übertreibung, wenn die Preußen den wendischen Städten schon Anfang 1429 durch Heinrich Vorrath und dann, daran erinnernd, abermals 1441 vorwarfen: „dat alle guder dysser lande neddervelligh und

[1]) Pyl, Kloster Eldena, II S. 701, vgl. S. 681, HR. 1. VIII n. 1149, Livl. UB. IX n. 624.

[2]) Hans. UB. V n. 1071, VI n. 874, vgl. Rudloff, Gesch. Mecklenburgs II S. 523 f., 561 und Stuhr, der Elb-Ostseekanal zw. Dömitz u. Wismar, in Meckl. Jbb. 64 S. 195 f.

tonichte wurden und al dat wy int lant wedder to notroft solden hebben overmate dure wurden.“ Ganz allgemein für alle Güter wurde diese Behauptung ausgesprochen und als Beispiel angeführt, daß man eine Tonne Salz für eine Last Roggen in Preußen habe kaufen müssen, eine Aussage, die durch das überlieferte Zahlenmaterial allerdings zu belegen ist. Großfürst Witold von Litauen beklagte sich 1428 schon beim Hochmeister über den besonders großen Mangel überseeischer Waren, namentlich über die enormen Preise der westlichen Tuche. Und 1429 erhob der Hochmeister dieselbe Klage.[1])

Für die preußische und livländische Kaufmannschaft war es unmöglich, ihren Kornreichtum auch nur annähernd so nutzbringend zu verwerten, wie sie es bei freier ungehinderter Verbindung mit den westeuropäischen Märkten gekonnt hätte. Auch Holz, Wachs und andere Waren des Ostens erzielten infolgedessen nur ungenügende Preise. Die preußischen Kaufleute und Schiffer verloren die Gewinne, die sie sonst durch den eigenen Transport und Absatz ihrer Waren im Westen machten. Die wendischen Kaufleute und Schiffer betrieben, sicherer vor den Freibeutern ihrer Städte, als die Angehörigen irgend einer anderen Macht, das gewinnbringende Geschäft, die Waren des Ostens billig einzukaufen, aber mit großem Vorteil im Westen abzusetzen, und umgekehrt die des Westens teuer an den Osten zu verhandeln. Auch dürfte sich ein nicht unbeträchtlicher Teil der Reederei des hansischen Ostens unter die Flaggen der wendischen Städte geflüchtet oder den Verkehr eingestellt haben. Nach dem Friedensschluß erscheint die lübische Kaufmannschaft und Reederei in einem zuvor nicht dagewesenen Umfang am Baiensalzgeschäft beteiligt. Außerdem war der ganze Zeitraum des Kriegs — bezeugt ist dies für Stralsund, aber es liegt kein Grund vor, für die andern wendischen Häfen eine andere Entwicklung anzunehmen — für den Schiffsbau eine Zeit hoher Blüte. Erst nach 1437 verminderte er sich in Stralsund wieder und sanken die Pachten der Werftplätze.[2]) Nur in Rostock

[1]) Script. rer. Prussic. III S. 398 (= Hans. Gesch. Bll. Jg. 1878 S. 176) die Tonne Salz (eine Last = 16 Tonnen) fast 8 M. preuß., HR. 1. VIII n. 181 eine Last Roggen 7 M. preuß. Livl. UB. VII n. 736, Voigt, Gesch. Preußens VII S. 537, Daenell, a. a. O., S. 441 Anm. 563.

[2]) Chr. Reuter, z. Gesch. des Stralsunder Schiffsbaus, i. pommersche Jbb. 2 S. 170 ff.

scheint die wirtschaftliche Bewegung eine andauernd so ungünstige gewesen zu sein, daß schon seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts eine nicht unerhebliche Abnahme der Bevölkerung erfolgte.[1])

Erwägt man ferner, daß durch den Krieg sich der Gesamtverkehr zwischen der Ostsee und dem Westen überhaupt verminderte, so erhält eine Reihe von Zahlen, die leider nur bis 1430 reicht, in ihrer Beziehung zur lübischen Verkehrspolitik erst das rechte Licht. Im Jahre 1407, dem zehnten nach der Eröffnung des Stecknitzkanals, hatte die Zolleinnahme Lübecks aus dem Verkehr desselben 200 M. lübisch betragen. In den Jahren 1421 bis 1425 belief sie sich auf durchschnittlich schon 2000 M. im Jahre. Das Jahr 1426 und das erste Kriegsjahr brachten einen Rückgang auf je 1600 M. Dann aber hob sich die Einnahme, 1428 auf 2009 M., 1429 sogar auf über 4270 M., und sie betrug 1430, obwohl in diesem Jahre die Sundsperre in großem Umfang von preußischen, livländischen und nichthansischen Flotten durchbrochen wurde, immer noch über 2240 M. lübisch. Die für die Schiffahrt der Neutralen so bösen Jahre 1431 und 1433 mögen ein abermaliges Steigen dieser Zolleinkünfte bewirkt haben.[2])

Aus dem erzwungenen Verkehrs- und Handelsmonopol schöpfte die Bevölkerung der Mehrzahl der kriegführenden Städte unzweifelhaft große Gewinne, die den Ausfall der sonst aus ihrem nordischen Verkehr fließenden Einnahmen verschmerzen ließen. Daraus am letzten Ende erklärt es sich, daß die Kriegslust in den Gemeinden der Städte dauernd überwog und daß die vermögenden Bürger ihren Städten die Mittel zur Fortführung einer dem Gedeihen der Gesamtheit wie ihrer eigenen Interessen so förderlichen Politik vorstreckten. So sehen wir Jahr für Jahr in Lübeck die vornehmsten Aristokraten und Stadtregenten, voran Heinrich Rapesulver selbst, dann Johann Bere, Johann Lüneburg, Kord Brekewold, in Hamburg Simon van Utrecht und gewiß auch andere der Vaterstadt erhebliche Summen zum Kriege vorschießen. Prompt liefen die Rentenzinsen weiter, ihre Beträge stiegen nicht einmal

[1]) Koppmann, z. Bevölkerungsstatistik Rostocks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901, S. 60.

[2]) Lüb. UB. V S. 178, Rubrik: Delvene unde tolne to Molne; VII S. 410f., lüb. Einnahmeregister von 1421—1430.

im Laufe der Kriegsjahre. Es ist nicht möglich, bei der Mangelhaftigkeit der lübischen und hamburgischen Kämmereirechnungen dieser Jahre sich ein Bild von den Finanzoperationen der Städte zu machen. Das einzige Zeugnis, aus dem Munde lübischer Ratsmitglieder selbst, das wir darüber besitzen, besagt, daß Lübeck während der ersten sieben Kriegsjahre nicht weniger als 460000 M. lübisch auf Rente genommen und ohne Schwierigkeiten erhalten habe.[1]) Aber die Erfolge des Kriegs entsprachen auch diesen großen Aufwendungen.

2. Das Emporwachsen der holländischen Konkurrenz und die Hanse.

Als die Beziehungen zwischen dem Unionskönige Erich von Pommern und den wendischen Städten sich in den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts so feindselig gestalteten, suchten zum erstenmal im Lauf der Geschichte die Holländer sich die hansisch-nordische Verwicklung zunutze zu machen, um auf Kosten des hansischen Handels daraus Vorteil zu ziehen. Auch in den späteren Konflikten der wendischen Städte mit Dänemark und mit Holland spielte die Interessengemeinschaft zwischen diesen beiden Mächten seitdem immer eine Hauptrolle. Das Emporwachsen der holländischen Konkurrenz im 14. und 15. Jahrhundert,[2]) ihr endlicher Sieg über den hansisch-wendischen Handels- und Schiffahrtsbetrieb im Laufe des 16. sind darum vor andern Kapiteln der hansischen Geschichte bedeutend und denkwürdig.

Trotz ihrer für den Verkehr günstigen geographischen Lage, trotz der Nähe Flanderns mit seiner wirtschaftlichen Blüte und seinem überaus starken Fremdenverkehr und der süderseeischen Hansestädte mit ihren früh schon weit ausgedehnten Handels- und Schiffahrts-

---

[1]) Lüb. UB. VII n. 428, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 44, 49, 53; über Joh. Lüneburgs Handelsbeziehungen zu Livland Livl. UB. IX n. 717, zu den Ausgaben Lübecks HR. 2. IV n. 274, 277, vgl. Lüb. UB. VII n. 428, über die Ausgaben Hamburgs die Kämmereirechn. II passim.

[2]) Vgl. z. folg. Daenell, Holland u. d. Hanse im 15. Jahrhundert, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 3 ff.

beziehungen spielten Holland und Seeland auch im 14. Jahrhundert noch lange im Handel und Verkehr eine auffallend geringfügige Rolle. In erster Linie erklärt sich dies aus den schweren Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Land und Volk. Kaum das Notwendigste brachte das Land hervor. Beständig hatte die Bevölkerung mit der unberechenbaren Gewalt des Meeres um die Verteidigung und Vergrößerung ihres Wohnraums zu ringen. Erst langsam entwickelten sich Städte und bürgerliche Beschäftigungen im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts. So bot das Land für die Fremden lange Zeit nichts Anziehendes und wurde daher von ihnen mehr umgangen oder doch nur durchschritten als zu Handelszwecken aufgesucht. Auch von den hansischen Kaufleuten wurde es zunächst nur als Durchgangsgebiet für ihren Verkehr mit England und Flandern geschätzt. Gern vermieden die Schiffer und Kaufleute die Gefahren der Fahrt durch das offene Meer und zogen auf der Reise vom Osten nach Flandern und umgekehrt den Weg durch die mannigfach verzweigten Wasserläufe des Rheindeltas vor. Deswegen erwarben einzelne Hansestädte für ihre Bürger Geleit und Zollvergünstigungen von den Grafen von Holland, so Lübeck, Hamburg, Bremen, Stade, Soest, Dortmund u. a. Doch übte der große Aufschwung, den der Fremdenverkehr nach Flandern in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts nahm, auch auf Holland in verschiedenen Richtungen Einfluß aus. Einerseits suchten nun fremde Handelsmächte ihren Kaufleuten gesicherte Beziehungen auch zu Städten und Häfen Hollands und Seelands, namentlich zu Dordrecht, zu erwerben. Andererseits ließen die Grafen es sich angelegen sein, den Handel der fremden Kaufleute durch Zollvergünstigungen und Verkehrserleichterungen in ihre Lande und Städte zu ziehen, und Dordrecht, das im 13. und 14. Jahrhundert der größte und belebteste Handelsplatz Hollands war, unterstützte sie eifrig darin. Groß aber war die Wirkung dieser Bestrebungen auf den Fremdenverkehr gleichwohl nicht. Denn noch 1382 erklärte Herzog Albrecht von Baiern, derzeit Verweser von Holland an Stelle seines geisteskranken Bruders Wilhelm V., den hansischen Verkehr, der gewiß dem englischen, schottischen, flandrischen oder dänischen in Holland noch weit überlegen war, für recht unbedeutend und seine eigenen Versuche, denselben zu beleben, für eine verfehlte Spekulation.

Jedoch gerade unter seiner langen Regierung, die er seit 1358 als Regent, Ruwaard, von Holland, Seeland und Hennegau, seit

seines Bruders Tode 1389 als wirklicher Herr und Graf der Lande bis an seinen Tod im Jahre 1404 führte, vollzogen sich in den Handels- und Verkehrsverhältnissen derselben die wichtigsten Veränderungen. Mit feinem Verständnis suchte er unablässig die Wohlfahrt seiner bürgerlichen Untertanen und seiner Städte zu fördern. Auch in der Landesregierung wuchs seitdem der Anteil der Städte unablässig. In den großen inneren Kämpfen, die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts Holland zerrissen und in den beiden Parteinamen der Hoekschen und Kabeljauwschen verewigt sind, begünstigte er die letzteren, die wenigstens überwiegend das patrizische und handeltreibende Bürgertum der jungen Städte umfaßten, und verstärkte dadurch das politische Selbstbewußtsein und die Macht derselben. Ohne bleibenden Erfolg suchte die feindliche Partei, deren Kern vom Adel gebildet wurde, die alte feudale Verfassung zu verteidigen und den vordringenden Einfluß der Handelsstädte zu hemmen.[1]) Auch Albrechts Sohn Wilhelm VI. behielt, obwohl er die politischen Anschauungen seines Vaters in bezug auf die Parteien nicht teilte, die materielle Förderung des Bürgertums im Auge.

Als jedoch mit dem Regierungsantritt seiner Tochter Jakoba 1417 die Hoekschen die Vorherrschaft im Lande an sich rissen, griffen die Kabeljauwschen, die sich in ihren politischen und wirtschaftlichen Interessen schwer bedroht sahen, zu den Waffen. Abermals zerrüttete ein hartnäckiger Bürgerkrieg das Land. Diese Wirren benutzte sehr geschickt Herzog Philipp der Gute von Burgund, um seinen Einfluß und seine Macht über die wittelsbachischen Niederlande auszudehnen. Ohne Schwierigkeiten gewann er die Kabeljauwschen für sich, indem er einer Anzahl Handelsstädte ihre Privilegien in Holland bestätigte und Vorrechte für ihren Verkehr in Flandern verlieh. Nach dreijährigem Kriege zwang er Jakoba im Frieden von Delft 1428, die Regierung ihrer Lande an ihn als Ruwaard und Erben abzutreten. 1433 nötigte er sie auch auf die letzten Anrechte an ihr väterliches Erbe zu seinen Gunsten zu verzichten. Unter den Gründen, mit denen sie ihre Entsagung erläuterte, hob sie als einen der wichtigsten hervor, daß die Handelsinteressen

---

[1]) Über diese Parteigruppierungen vgl. insbes. Blok, Geschiedenis van het nederlandsche Volk, II, Kp. 6 u. Blok, Eene hollandsche Stad onder de bourg.-oostenr. heerschappij.

ihrer Städte durch einen so mächtigen Fürsten wie Philipp besser und nachhaltiger als durch sie selbst wahrgenommen werden könnten. Verbote und Reichsacht, durch die Kaiser Sigmund den Übergang Hollands an Burgund zu verhindern, die Rechte des deutschen Reichs auf diese seine nordwestlichen Grenzgebiete zu wahren suchte, blieben erfolglos und zogen nur hier und dort im Reiche Schädigungen des holländischen Handels nach sich. Holland, Seeland und Hennegau bildeten fortan Glieder in der bunten Reihe der Gebiete des burgundischen Herzogtums.

Als für Holland dies folgenreiche Ereignis seiner Vereinigung mit dem mächtigen burgundischen Reich eintrat, standen die holländischen Städte bereits dicht vor ihrem ersten offenen Kampf mit den Hansestädten. Denn während des letzten Jahrhunderts hatten Handel und Verkehr der Holländer außer Landes stark zugenommen und Richtungen eingeschlagen, daß die Hanse in ihrer kommerziellen und maritimen Vorherrschaft sich bedroht fühlte.

Aber nicht auf Dordrecht gründete sich der Aufschwung der holländischen Handels- und Schiffahrtsunternehmungen, sondern auf die Städte in Nordholland und in Seeland. Die überragende Bedeutung, die Dordrecht im Wirtschaftsleben der nördlichen Niederlande noch bis in die letzten Jahrzehnte des 14. Jahrhunderts besaß, beruhte viemehr auf ähnlichen Verhältnissen und Voraussetzungen, wie sie für die großen Verkehrsplätze in den südlichen Niederlanden bestanden. Denn auch das Handelsleben Dordrechts war größtenteils passiv. Die Stadt und ihre Bevölkerung lebten von der Ausnutzung ihrer geographisch so günstigen Lage an der Mündung wichtiger Flußläufe, namentlich seitdem sie 1299 von ihrem Landesherrn das Stapelrecht gegenüber allen auf den beiden Hauptarmen des Rheins, Lek und Waal, und auf der Maas beförderten Waren erworben hatte.[1]) Aber ebenso wie in anderen Plätzen mit starkem Fremdenverkehr und dadurch gesicherter materieller Wohlfahrt wirkten auch in Dordrecht die natürlichen und künstlichen Vorteile erschlaffend auf den Unternehmungsgeist der Bürger. Sie begnügten sich im wesentlichen, wie die Bewohner von Brügge und Antwerpen, mit den Hilfsgewerben und der Vermittlung des Handels zwischen den fremden Besuchern, wofür sie ein Monopol in Anspruch nahmen. Diese zentrale Stellung Dordrechts — noch

[1]) Vgl. van Rijswijk, Geschiedenis van het Dordtsche Stapelrecht S. 24 ff.

1355 war sein Stapelrecht bedeutend erweitert worden[1] — erklärt es in erster Linie, daß die Hanse 1358 und 1388, als sie über Flandern und Antwerpen die Handelssperre verhängte, als geeignetsten Platz für ihr Kontor Dordrecht erwählte. In den Handelssperren der Hanse gegen Flandern im 15. Jahrhundert aber ist der hansische Stapel nicht wieder nach Dordrecht verlegt worden. Zwar behielt die Stadt ihre Bedeutung und ihren Charakter als Stapelplatz für den Verkehr vom und zum Meere auf dem Rhein und der Maas und pflegte fürsorglich diese Grundlagen seines Wohlstands weiter. Aber für die Hanse schien es jetzt allzu gewagt, als Stätte ihres Kontors einen holländischen Hafen zu wählen. Denn es schien Gefahr zu drohen, daß der hansische Stapelverkehr in Holland zu einer engen Verbindung zwischen dem hansischen und dem holländischen Handel führen und letzterem das Eindringen in hansische Erwerbszweige, Verkehrsrichtungen und Handelsgebiete erleichtern werde. Andererseits konnte auch auf seiten der Holländer im 15. Jahrhundert nur geringe Neigung sein, dem hansischen Stapel bei sich Unterkunft zu gewähren, denn dadurch hätten sie gerade den Konkurrenten in die Hände gearbeitet, deren rücksichtslose Bekämpfung inzwischen das Hauptziel ihrer Handels- und Schiffahrtsbestrebungen geworden war.

Es sind die Jahrzehnte um die Mitte des 14. Jahrhunderts, in denen der kommerzielle und maritime Aufschwung in Holland und Seeland begann, in denen fast nach allen Richtungen hin der spätere blühende Handels- und Schiffahrtsbetrieb der Holländer sein charakteristisches Gepräge erhielt.

Es ist bezeichnend, daß erst um diese Zeit die italienischen Geldhändler und Wechsler, kurzweg als Lombarden bezeichnet, diese Lehrmeister des Abendlands im Bank- und Geldwesen, Geschäfte in Holland und mit den holländischen Städten für gewinnbringende Unternehmungen anzusehen begannen, nachdem sie längst in Frankreich, Flandern und England sich eingenistet und den Regierungen, den Städten, den einzelnen unentbehrlich gemacht hatten. Im hansischen Gebiete sind sie niemals heimisch geworden, nicht weil es kein lockendes Tätigkeitsfeld gewesen wäre, sondern weil die Fremdenpolitik der einzelnen Hansestädte und der Hanse ihre Festsetzung verhinderte. Die holländischen Fürsten aber kamen

[1]) van Rijswijk a. a. O. S. 37ff.

ihnen mit Handels- und Steuervergünstigungen für die Niederlassung in ihren Städten und Gebieten entgegen, und in Dordrecht, Leiden, Delft, Haarlem, Zierixee, Middelburg und an zahlreichen anderen minder wichtigen Örtlichkeiten konnten sie fortan ihrer aussaugenden Wuchertätigkeit obliegen.[1]) Sehr bald empfand die Bevölkerung Hollands das Monopol der lombardischen Geldhändler als unerhörten Druck. Und nicht viel anders war es in den anderen Gebieten der niederen Lande. Auch die Städte selbst suchten das Schuldenmachen bei den Lombarden seit Ausgang des 14. Jahrhunderts mehr und mehr zu vermeiden, und der Verkauf von Leibrenten wurde aus diesem Grunde nunmehr die beliebteste Form für Städte, die in Geldnot waren,[2]) wie er es in den Hansestädten auch war. Der große Vorteil dabei war die Niedrigkeit des Rentenzinsfußes. Mußte doch Herzog Philipp der Gute 1451 auf Bitte seiner Stadt s'Hertogenbosch den Lombarden verbieten, mehr als $33^1/_3$ Prozent zu nehmen.[3]) Sie bedangen sich meist erheblich mehr aus. Versuche, die Machtstellung der Lombarden einzuschränken, wurden auch von seiten niederländischer Städte im 15. Jahrhundert gemacht. Jedoch erst das große Privileg Maximilians und Marias schaffte 1477 die Lombarden als die Bankiers der Bevölkerung und der Städte Hollands ab.

Eigene im Lande erzeugte Handelsartikel Hollands waren schon im 13. Jahrhundert landwirtschaftliche Produkte, wie Fettwaren, Butter Käse, Häute. Dazu kamen Seesalz, das namentlich in Seeland gewonnen wurde, die Erträge des Fischfangs in den Mündungsgewässern von Rhein, Maas und Schelde, sowie etwas Tuchweberei und Brauerei. Die großen Märkte der Nachbarlande Deventer, Utrecht, Köln und Antwerpen hatten für diese Erzeugnisse die größte Anziehungskraft und gewährten ihnen die besten Absatzverhältnisse. Einer wachsenden obrigkeitlichen Fürsorge erfreute sich seit Mitte des 14. Jahrhunderts das Braugewerbe in Holland. Durch Schutzvorschriften suchte Graf Wilhelm es in Haarlem 1351 zu befördern und seinen Erzeugnissen in Nordholland ein Absatzfeld zu sichern. In Haarlem und Gouda und wohl

[1]) Vgl. die Nachweise bei Daenell, Holland u. die Hanse, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903, S. 9 u. Anm. 1 daselbst.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 414 Anm. 1.

[3]) Sassen, Invent. van s'Hertogenbosch B. S. 64 No. 463.

auch anderwärts bemühten sich die Brauer, durch Nachahmung der in Hamburg üblichen Art des Einbrauens die große Einfuhr der hansestädtischen Biere einzuschränken. Denn die Bierbrauerei in Hamburg hatte, gefördert durch die Erfindung einer verbesserten Art des Einbrauens, im Laufe des 14. Jahrhunderts das altberühmte und weitverbreitete Bremer Bier überflügelt und war zu einem überaus wichtigen Nahrungszweige der Stadtbevölkerung geworden. Und gerade die Niederlande waren, wie es scheint, ihr Hauptabsatzfeld. Die Hamburger errichteten dort eigene Genossenschaften, Privatkontore, so in Staveren, Amsterdam und Sluys, deren erste Gründung oder Neuordnung in den Jahren 1358, 1365, 1384 und 1402 erfolgte und deren Stellung und Tätigkeit Hamburg durch die Verleihung von Statuten und die Erwerbung von Privilegien sicherte. Und diese Hamburger Sonderhansen, wenigstens die in Staveren und Amsterdam, wo ihre Mitglieder im Anfange des 15. Jahrhunderts den ältesten Chor der dortigen Nikolaikirche stifteten, dienten in erster Linie dem Vertrieb des Bieres.[1]) Von den 457 selbständigen Brauern, die im Jahre 1374 in Hamburg vorhanden waren, produzierten 127 für das Amsterdamer, 55 für das Staverer Kontor.[2]) Die Rücksicht auf diesen Industriezweig, der einer großen Zahl seiner Bürger und Schiffer Nahrung gab, bestimmte sehr wesentlich das politische Verhältnis Hamburgs zu Holland. Unter dem Drucke dieser großen hansischen Biereinfuhr konnte sich die einheimische holländische Brauindustrie nur langsam emporarbeiten. Haarlem, Gouda, Delft, Amersfoort, auch Rotterdam und Amsterdam waren im Anfange des 15. Jahrhunderts die Hauptstätten der Bierproduktion in Holland. Ihre Ausfuhr in die benachbarten Gebiete war nicht unbeträchtlich.

---

[1]) Hans. UB. III S. 180 Anm. 1, IV n. 162, 164 u. Anm. 1, 794, 795, V n. 561, 1056, vgl. 1041, 1045, HR. 1. VI n. 474; n. 417 S. 408 unten, ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam, II S. 309.

[2]) Zur Konkurrenz zwischen Bremen und Hamburg vgl. die bremische Chronik des Rynesberch u. Schene, hg. von Lappenberg, S. 69f., 85, 118f., Hamb. Chroniken, hg. von Lappenberg, S. 235, 237. Vgl. K. Koppmann, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1875 S. 12, ders., Hamb. Kämm. Rechn. I S. XXXIV, LIX; Stein, Beiträge etc. S. 46 Anm. 1; außer in Gent, wie St. hier anführt, kommt auch in Groningen 1465 ein Haus vor, das schlechthin als das bezeichnet wird, worin man das Hamburger Bier verzapft, Feith, Reg. v. het arch. v. Groningen I S. 153.

Von viel größerer Wichtigkeit wurde für den Handel Hollands die Tuchanfertigung. Lange zwar hielt der gewaltige Aufschwung der flandrischen und darnach auch der brabantischen Tuchindustrie die Entwicklung der holländischen zurück. Erst seit etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts belebte auch sie sich mehr, und nun nahmen sich die Landesherrschaft und die Obrigkeit in den Städten mit dauerndem Eifer und Erfolg der Organisation, Hebung und Ausbreitung der Draperie an, zunächst in Middelburg, Zierixee und Dordrecht, dann in Leiden, das im 15. Jahrhundert der Hauptsitz der holländischen Tucherzeugung sein sollte, aber auch in anderen Städten, besonders Amsterdam. Durch strenge Zunftstatuten, Herstellungs- und Kontrollvorschriften wurde nun allenthalben die Weberei nebst ihren Hilfsgewerben geregelt. Sie richtete sich in der Anfertigung der Tuche nach den Gewohnheiten der herrschenden flandrischen Tuchmanufaktur. Sie schrieb daher auch die Verwendung der englischen Wolle als der besten vor und folgte der flandrischen Art um so mehr, als sie ihre Tuche der guten Verkaufsverhältnisse wegen zunächst wohl überwiegend auf den Hauptmarkt des Tuchhandels, nach Brügge, sandte, um sie dort an die hansische Kaufmannschaft und durch diese im Osten abzusetzen. In wenigen Jahrzehnten wurde die Tuchindustrie einer der wichtigsten Nahrungszweige für einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung Hollands. Leiden selbst urteilte 1415, daß die Draperie die Hauptnahrung seiner Bürger ausmache. Herzog Philipp der Gute von Burgund erklärte 1428, daß die Städteblüte Hollands vornehmlich auf die Tucherzeugung begründet sei.

Eine weitere Bereicherung erhielten die Ausfuhrartikel Hollands seit dem Ende des 14. Jahrhunderts durch den Nordseehering, der später so sehr als die Grundlage des Wohlstandes von Amsterdam angesehen wurde, daß man geradezu sagte, die Stadt sei darauf erbaut worden. Bisher hatten die Holländer diesen Fisch nur grün oder geräuchert nach Köln und Antwerpen abgesetzt, dem bedeutendsten Fischstapel und Mittelpunkt für Heringsräucherei in den Niederlanden. Nun jedoch verlegten sie den Fang auf die See hinaus, als ihnen ebenso wie den andern westlichen Nationen die Teilnahme am schonischen Heringsgeschäft von den Hansestädten fortgesetzt beschränkt wurde, übertrugen auf den Hering der Nordsee die bei der Hanse übliche und bewährte Methode der Zubereitung und Einsalzung in Tonnen, erfanden in den

ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts für den Fang auf See das große Heringsnetz und bauten große, seetüchtige Fangschiffe, die Buysen. Die Verpackung des Fisches erfolgte in den holländischen Häfen selbst, unter denen zunächst Briel in diesem Geschäftszweig die führende Stellung errang. Das in Briel gebräuchliche Maß erlangte im Westen die Bedeutung eines Normalmaßes für Heringstonnen und wurde in Stahl ausgeführt von Briel an Köln und Antwerpen, die beiden Hauptstapelplätze auch dieses neuen Handelsartikels, übersandt. Dagegen gelang es dem Einfluß der Hanse, ihn noch längere Zeit vom Brügger Markt fernzuhalten.[1]) Das Ungewöhnliche, das zunächst in dem Auftauchen andern als schonischen Herings lag, kam selbst am Niederrhein in den Verordnungen mehrerer Städte zum Ausdruck, daß solcher, je nach seiner Herkunft den Käufern auf dem Markt durch Aussteckung einer kleinen farbigen Fahne kenntlich gemacht werden müsse.[2]) Über Köln und Antwerpen hinweg aber eroberte sich der holländische Hering schon lange vor der Mitte des 15. Jahrhunderts die rheinischen und oberdeutschen Märkte bis Basel hinauf und verdrängte den schonischen aus diesem Handelsgebiet durchaus. Der Aufschwung dieses holländischen Betriebs wurde wesentlich unterstützt durch die zuzeiten gänzliche Unergiebigkeit der Fischerei bei Schonen, die sich zuerst um 1411 infolge Ausbleibens des Herings dort zeigte,[3]) durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden bis 1435 verlängert wurde und seinen Preis bis zur Unerschwinglichkeit erhöhte.[4]) Auch nach der Ostsee führten nun

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 68, HR. 1. VII n. 729, 802 § 9, 803 § 9, vgl. n. 801 § 11—13, HR. 2. I n. 357 § 1, 397 § 12, 398 § 12.

[2]) Hans. UB. IV n. 908, V n. 185, Overijsselsche Stadtregten I S. 223; Hamaker, Keurb. van Leyden, S. 55 No. XVI; Dodt v. Flensburg, Arch. voor . . geschiedenissen . . van Utrecht V S. 68.

[3]) Die meisten Chronisten bringen die Tatsache in Zusammenhang mit der Verbrennung des falschen Olaf in Falsterbo 1402, vergl. Korner, hg. v. Schwalm, S. 546 § 1153, Sassenchronik i. Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 100, Rufuschronik, hg. v. Koppmann, Städtechron. 28 S. 29 u. a. Abgelehnt aber wird dieser Zusammenhang von dem wohlunterrichteten Johann von Posilge, SS. rer. Prussic. III S. 371. Auch widerspricht sich die Sassenchronik selbst S. 114 und ihre hier gemachte Angabe, daß 1412 die Teuerung begonnen habe, stimmt gut zu Joh. von Posilge, der 1411 als das erste sehr unergiebige Fangjahr bezeichnet.

[4]) Zum Steigen des Heringspreises vgl. die folg. Angaben: Sassenchronik

Holländer und Engländer und selbst hansische Kaufleute Nordsee hering ein.[1]) In Holland selbst setzte das Heringsgeschäft in rasch wachsendem Umfang immer mehr Hände in Tätigkeit, zog immer mehr Gewerbe in sein Interesse, Böttcher, Schiffsbauer, Segeltuch- und Garnverfertiger. Außerdem aber trug der neue Hochseefang zur Erziehung einer zahlreichen, geschickten und kühnen Seemannsbevölkerung in Holland sehr erheblich bei.

Gleichzeitig mit der Zunahme der Städte und ihrer Betriebsamkeit begann um die Mitte des 14. Jahrhunderts auch die Schiffahrt der Holländer lebhafter zu werden. Ihr Verkehrsgebiet erweiterte sich in bedeutsamer Weise.[2]) Die älteste Richtung, die Fortsetzung des frühmittelalterlichen Seeverkehrs der Friesen, war die Fahrt von den Rheinmündungen nach England. Sie wurde während des 14. Jahrhunderts durch die politische Freundschaft, die zwischen Holland und England während der Herrschaft des bairischen Hauses in Holland bestand, gefördert. Seitdem aber Calais 1363 von der englischen Regierung zum Stapel der Wollausfuhr ihres Landes erhoben war, machte das zunehmende Bedürfnis der holländischen Tuchmanufaktur nach der englischen Wolle den Verkehr der Hol-

---

a. a. O. III S. 98, d. Last Hering 1398—1412 durchschnittlich 8 M. lüb.; S. 114, darnach Steigerung bis schließlich 72 M. lüb.; Lüb. UB. VII S. 416, die Last 1424 60 M. lüb. in Lübeck. Für Preußen Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 267 n. 19, 1404 8 M. preuß., was annähernd normal, Joh. v. Posilge i. SS. rer. Prussic. III S. 327, 1411 30 M. preuß., nach Erlaß eines Ausfuhrverbots 16 M. preuß.; das. S. 332, 1412 über 30 M. preuß., Bornholmer Hering, weil auf Schonen keiner gefangen; HR. 2. I n. 381 § 24, 1413 28 M. preuß. gutes Geld, wobei die starke Wertverschlechterung des preuß. Geldes nach 1410 zu berücksichtigen; Hans. UB. V n. 1148, das Jahr 1414 als das bisher unergiebigste bezeichnet; SS. rer. Pruss. III S. 358, 1415 über 40 M. preuß.; das. S. 364, 1416 über 90 M. pr.; HR. 2. I n. 381, § 3, 1420 100 M. preuß.

[1]) Vgl. zum vorausgeg. Daenell, Der Ostseeverkehr und die Hansestädte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 14 ff., woselbst die hauptsächl. Nachweise. Die Angabe in Kaspar Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 45, vgl. Schäfer, Vogtbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. XLI Anm. 4, ist also zu verwerfen. Die größere Billigkeit des Nordseeherings gegenüber dem schonischen hängt vielleicht mit der Güte beider zusammen, vgl. die Rufuschronik, Koppmann, Städtechroniken 28 S. 227: he en hadde nergene de arth und gude, de he in Schonessyden plach to hebbende.

[2]) Zu spät setzt die seeländische Chronik das Eintreten dieses Fortschritts im Zierixee zu ca. 1400 an, aber der Fortschritt an sich ist ihr nicht entgangen, Reygersberg, hg. v. Boxhorn, I S. 320.

länder nach Calais zur wichtigsten Seite der holländisch-englischen kommerziellen Beziehungen. Was es für die holländische Draperie bedeutete, ob sie sich englischer oder anderer Wolle bediente, darüber belehrt ein Erlaß Herzog Philipps vom Jahre 1434 an Leiden, worin er genaue Kontrolle der dortigen Draperie verlangte, weil sie infolge der betrüglichen Verarbeitung der schottischen und der Mischung schottischer unter die englische Wolle zu verfallen drohe.[1]) Umgekehrt besaß der Handel der Engländer mit Holland in Middelburg seinen wichtigsten Stützpunkt; selbst der englische Wollstapel befand sich von 1384 bis 1388 dort, ehe er endgültig in Calais festgelegt wurde. Überhaupt war Middelburg schon in den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts ein besonders gern von fremden Kaufleuten, flämischen, südeuropäischen und namentlich schottischen[2]), aufgesuchter Platz. Und der Besuch der englischen Nichtstapelkaufleute namentlich in seeländischen Häfen nahm weiter zu bis 1435,[3]) solange die Freundschaft zwischen England und Burgund gegenüber Frankreich währte, trotz der wachsenden Rivalität beider Völker in der Erzeugung und dem Vertrieb ihres Tuches.

Nächst der englischen war unter den Richtungen des ältesten holländischen Seeverkehrs nur noch die Fahrt auf Hamburg nach dem Vorbilde der Süderseer und anderer Hansen von Bedeutung.

Von entscheidender Wichtigkeit für die kommerzielle und maritime Tätigkeit der Holländer und binnen kurzem das Rückgrat, die Grundlage derselben aber wurde nun die Aufnahme eines Fernverkehrs über See nach dem Ostseegebiet selbst. Es war zugleich der Beginn eines holländischen Wettbewerbs mit der Hanse in deren wichtigster Verkehrsrichtung und eigenstem Handelsgebiet. Zunächst lockte die Holländer das blühende Heringsgeschäft auf Schonen, das sich vorwiegend in hansischen Händen befand, und der Umschlagsverkehr, der im Anschluß daran alljährlich zwischen den Kaufleuten der Ostsee und der Nordsee dort stattfand. Der alte

---

[1]) Vgl. Rammelman Elsevier, Invent. van Leyden II S. 65f., Hamaker, Keurboeken van Leyden S. 65ff., 101 ff., 126 f., 129, 516 ff., v. Mieris, Groot Charterboek IV S. 611, S. 1054.

[2]) Über die holl.-schottischen Bez. vgl. Hans. UB. II S. 163 Anm. 1 bereits, auch v. Mieris, Groot Charterboek III S. 257, IV S. 378f., 816f., van Visvliet, Invent. van Zeeland, II S. 163.

[3]) Libell of englishe policye, hg. von Hertzberg, S. 84.

und lebhafte Verkehr aus den süderseeischen und westfriesischen Städten nach Schonen und der Ostsee gab ihnen wohl die Hauptanregung, sich ebenfalls dorthin zu wagen. Eine vorherrschende Stellung in den Beziehungen der Holländer zu Schonen nahm bereits um die Mitte des 14. Jahrhunderts Zierixee ein, wahrscheinlich weil sein Verkehr dorthin der umfangreichste und älteste war. Ende der sechziger Jahre erscheinen auch Dordrecht, Briel und Amsterdam an diesem Verkehr beteiligt, später noch andere holländische Städte.

Jedoch an dieser Pforte zur Ostsee blieben die Holländer nicht lange stehen. Bald dehnten sie ihre Fahrten weiter nach dem Osten aus und gewannen Fühlung zum preußischen Ordenslande, insbesondere zu Danzig. Schon etwa 1360 traf eine Amsterdamer Willkür Anordnungen über Vergehen von Amsterdamern in den nordischen Reichen, in den wendischen und weiter östlich gelegenen Städten und Ländern.[1]) Dem preußisch-süderseeischen Bündnis zum Schutze der Sundfahrt gegen König Waldemar Atterdag von Dänemark traten 1367 auch Amsterdam, Dordrecht und Zierixee bei. Ein Jahrzehnt später scheinen sich Kaufleute und Schiffer von Amsterdam in nicht unbeträchtlicher Zahl in Danzig aufgehalten zu haben. Im Beginn der neunziger Jahre fuhren die Schiffe der Holländer zu Flotten vereinigt zum Schutze gegen die Vitalienbrüder Rostocks und Wismars nach der Ostsee. An diesen Beziehungen war von vornherein Amsterdam an weitaus erster Stelle beteiligt, wie denn überhaupt gerade diese Stadt ihr Emporwachsen und ihre vorherrschende Stellung unter den Städten Hollands und Seelands dauernd ihren Verkehrsbeziehungen zur Ostsee in erster Linie verdankte. Es folgten nach dem Umfange ihres Ostseeverkehrs am Ende des 14. Jahrhunderts Zierixee und erst in längerem Abstande darauf Dordrecht, Middelburg, Briel u. a.

Diese Verkehrsrichtung der Holländer erfuhr nun aber ziemlich gleichzeitig in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts ihre Ergänzung durch eine nach Westen gerichtete. Auch diese ergab sich durch einen hansischen Geschäftszweig, den Import des Baiensalzes nach dem hansischen Osten und seinen russischen, polnischen, litauischen Hinterländern. Zunächst im Frachtgeschäft mit Salz für hansische Rechnung von der Baie nach Preußen und Livland errang noch

---

[1]) Hans. UB. III n. 553.

im 14. Jahrhundert die holländische Schiffahrt einen nicht unbeträchtlichen Anteil neben der hansischen. [1])

In den angeführten Richtungen bewegte sich seit etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts der Aufschwung eines aktiven holländischen Erwerbslebens. In der Tuchmanufaktur folgten die Holländer dem flandrischen Vorbild und der Rücksicht auf den hansischen Abnehmerkreis. Auch vertrieben sie selbst diese Erzeugnisse auf den schonischen Messen und im baltischen Osten im Wettbewerb mit den flandrischen, brabantischen und englischen Tuchen und machten wie die Engländer dem hansischen Monopol des Handels mit flandrischen Tuchen im Ostseegebiet eine immer empfindlicher werdende Konkurrenz.[2]) Im Heringsgeschäft machten sie sich die hansische Methode zu eigen, in der Bierbrauerei ahmten sie die hamburgische Art nach. Sie richteten sich also bei der Entwicklung ihrer eigenen heimischen Nahrungszweige durchaus nach den besten Vorbildern. Und auch im Handel und in der Schiffahrt taten sie dies. Ein internationales Frachtgeschäft zunächst, später auch ein immer vielseitiger werdender Zwischenhandel wurden ebenfalls nach hansischem Beispiel von ihnen ins Leben gerufen und betrieben. Und die Vorherrschaft des hansischen Schiffahrtsbetriebes in der nordeuropäischen Verkehrszone brachte es mit sich, daß Amsterdam, Enkhuysen und andere holländische Städte auch ihr Seerecht in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts von der Hanse entlehnten. Jedoch war Holland in der Ausbreitung seines Handels und seiner Schiffahrt und im Absatz seiner eigenen Waren auf denselben geographischen Bereich angewiesen, in dem um die Mitte des 14. Jahrhunderts die merkantile Vormacht im nördlichen Europa, die deutsche Hanse, den Höhepunkt ihrer Vorherrschaft erreicht hatte. Von vorn herein wurde der Verkehr mit dem hansischen Osten und der Zwischenhandel zwischen diesem und dem Westen die Grundlage, auf der Handel und Schiffahrt Hollands emporblühten. Daher mußte die Tätigkeit der Holländer in jeder Richtung ein Wettbewerb mit der Hanse sein.

---

[1]) Es ist stark übertrieben, wenn Blok, eene holl. stad in de Middeleeuwen S. 312 behauptet, daß die Holländer im Anf. d. 15. Jhs. auf dem Gebiet der Frachtschiffahrt mehr und mehr den ersten Platz in Europa einzunehmen begonnen hätten.

[2]) Zum Vertrieb von Leidener Tuchen z. B. vgl. Hans. UB. V S. 336 Anm. 1, n. 480, VI n. 362 § 11.

Doch fühlten sich nicht alle Gruppen der Hanse von dieser Konkurrenz belästigt und beeinträchtigt. In manchen westlichen, namentlich aber in den preußischen Hansestädten war man mit dem Vordringen der Holländer ganz einverstanden. Die Stadtgesetzgebung schützte durch geeignete Maßnahmen die eigenen Bürger gegen etwaige Benachteiligung in ihrem Erwerb von seiten der Fremden und beugte, wie Kampen, der Umgehung ihrer Vorschriften dadurch vor, daß sie den Holländern die Erteilung des Bürgerrechts verweigerte.[1]) Besonders war die preußische Kaufmannschaft und Schiffahrt mit der holländischen bald durch gemeinschaftliche Handels- und Reedereiunternehmungen enge verknüpft; die Holländer hielten sich hier klug und vorsichtig in den von der Stadt- und Landesgesetzgebung ihnen gezogenen Schranken und genossen deshalb besonders von seiten des Ordens Schutz und Förderung noch lange Zeit, nachdem die Handelspolitik der preußischen Städte begonnen hatte, die Bewegungsfreiheit der Fremden Einschränkungen zu unterwerfen. Sie waren in Preußen willkommen, weil ihre wachsende Reederei das Schiffsmaterial vermehrte, das der hansische Osten selbst nicht in hinreichender Menge besaß, um die in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts rasch zunehmende Massengüterproduktion des Ostens nach dem Westen Europas auszuführen. Außerdem aber halfen sie im Osten, wie einige Jahrzehnte später im skandinavischen Norden, den Druck vermindern, den die wendischen Städte, voran Lübeck, auf Handel und Verkehr dieser Länder ausübten.[2])

Andererseits wuchsen, je mehr der holländische Verkehr nach Preußen zunahm und je mehr die holländischen Städte sich zu lebhafteren Handelsplätzen entwickelten, auch die preußischen Verkehrsinteressen in Holland.[3]) Sie wurden aber noch dadurch gefördert, daß verschiedene holländische Häfen für die großen und

---

[1]) I. J. 1415. vgl. Register van Charters en Bescheiden usw. van Campen I n. 427.

[2]) Über die Haupthandelsgüter im Verkehr der Holländer mit Preußen belehrt der nicht datierte Zolltarif HR. I. VIII n. 1172 (vielleicht um die Mitte des 15. Jhs.): Einfuhr nach Preußen holländische Tuche, Seesalz, Aschensalz, Baiensalz, Heringe, Ausfuhr: Roggen, Weizen, Pech, Teer, Asche, Wagenschoß, Klappholz, Bootsriemen, lange Riemen, Wachs, Flachs, Osemund, Tran, Grauwerk.

[3]) Vgl. HR. I. IV n. 628, V n. 125.

tiefgehenden preußischen und auch livländischen Lastschiffe günstigere Wasserverhältnisse boten als der flache und mehr und mehr trotz aller künstlichen Verbesserungsversuche versandende Hafen von Brügge und die ebenfalls unzureichenden Häfen süderseeischer Städte. Preußische Schiffe und Kaufleute besuchten Dordrecht, Middelburg, Amsterdam, setzten dort die Waren ihrer Heimat, Getreide, Holz, Teer, Pech, Asche, Flachs ab und nahmen holländische, von den Engländern in Middelburg auch englische Tuche und andere Waren als Rückfracht ein. Jedoch auch aus dem hansischen Westen, aus süderseeischen, westfälischen und niederrheinischen Städten war der Verkehr nach und über Holland um die Wende des 14. Jahrhunderts in beständiger Zunahme.

Schon als Holland wegen der Rückverlegung des hansischen Kontors von Dordrecht nach Brügge die der Hanse erteilten Privilegien 1392 außer Kraft setzte, gab das Kontor der Ansicht Ausdruck, „dat de kopman des landes nicht enberen mach“.[1] Es wurde von der Hanse angewiesen, mit der holländischen Regierung wegen der Bewilligung weiterer Privilegien in Fühlung zu bleiben; Köln und Dortmund sollten dafür seine Berater sein. Diese Absichten aber wurden durch den Krieg gestört, den Herzog Albrecht seit 1396 mit den Friesen führte. Ein arger Seeraub war die Folge. Die Vitalienbrüder, die von den Hansestädten und dem Orden mit Mühen und Kosten im Ostseegebiet unterdrückt wurden, fanden hier aufs neue reichliche Beschäftigung im Dienste beider Parteien. Jahrelang wurde der friedliche Verkehr durch sie und die andern holländischen Kaper gestört, hansische Schiffe wurden von ihnen aufgebracht. Hamburg aber brach den Verkehr mit Friesland nicht ab und zog sich dadurch 1397 die Feindschaft der Holländer zu.[2] Als diese 1399 einen eben geschlossenen Stillstand brachen, ließ Hamburg die Holländer, die inzwischen sogleich mit 52 Schiffen dorthin gekommen waren und Bier und Heringe eingekauft und eingeladen hatten, kurzweg gefangen setzen und ihre Schiffe und Güter zum Besten der Stadtkasse verkaufen.[3] Erst am 30. April 1401 gelang es dem vermittelnden Eingreifen einer hansischen Gesandtschaft der

---

[1]) HR. 1. IV n. 641.

[2]) HR. 1. IV. n. 460, vgl. Hans. UB. V n. 238.

[3]) Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. I. S. 486, 488, Tratziger, Chronika S. 119 f.

Städte Lübeck, Thorn und Stralsund, im Haag einen Stillstand zwischen Holland und Hamburg herzustellen.[1] Der Schiedsspruch, den die Stadt Gent als Obmann 1403 fällte, verurteilte Hamburg zu Zahlungen an den Herzog, an die Zöllner von Amsterdam und an die sonst Geschädigten. Es erhielt dagegen zur Begleichung seiner eigenen Ersatzansprüche ein wertvolles Zoll- und Handelsprivileg für seinen Verkehr in Holland. Ebenfalls wegen ihrer Verluste durch holländische Kaper erhielten Kampen 1406, Bremen 1410 von Holland Privilegien.[2]

Erst nach Herstellung des Stillstandes zwischen Hamburg und Holland kam man in hansischen Kreisen auf den Gedanken zurück, dem Handel mit und in Holland feste und klare Grundlagen zu schaffen, unkündbare Privilegien zu erwerben. Zollerhöhungen und harte Handhabung des Strandrechts legten den Wunsch darnach ganz besonders nahe. Der hansische Osten und Westen zeigten sich für die Erwerbung solcher interessiert. Aber vergeblich waren die Bemühungen des Brügger Kontors beim Herzoge.[3] Wahrscheinlich verhinderte der Einfluß der mittleren hansischen Städtegruppen, daß es die Verhandlungen mit dem nötigen Ernst führte. Denn Hamburg hatte ja sein Privileg erhalten. Die wendischen Städte aber mußten einer engeren Gestaltung des hansischen Verhältnisses zu Holland in dem Feingefühl widerstreben, das der Handel für künftige Veränderungen zu besitzen pflegt. Wohl damals schon hatten sie in den Holländern den gefährlichsten Rivalen und künftigen Todfeind ihrer eigenen Handelsvorherrschaft erkannt. Und nur die schweren inneren Erschütterungen, die über die wichtigsten von ihnen im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts hereinbrachen, verhinderten sie, damals schon energischer sich dieser Nebenbuhler zu erwehren.

Schon wenige Jahrzehnte nach dem gemeinsamen siegreichen Kriege hansischer und holländischer Städte gegen Dänemark hörte der Zusammenhang der holländischen und hansischen Interessen und Politik wieder auf. Die Hinausdrängung der Holländer durch die Hansen aus dem schonischen Geschäft verminderte ihr Interesse

---

[1] HR. 1. V n. 19.

[2] Hans. UB. V n. 593, 585; n. 731, vgl. n. 403; n. 953.

[3] Vgl. HR. 1. IV n. 38, 641, 319, V n. 64, 81, 154 § 1, 155, 158 § 5, 7, 165, 185 § 8, 276 § 6, 311 § 5, 329 § 7, 15, 346, 361, 372 § 4, 374 § 5, 6, 385, 392 § 18—20, 26. 2, 402, 427 § 9 (1407), VI n. 77 § 19 (1412).

an den dort gewonnenen Privilegien. Auf dem Hansetage zu Lübeck im Jahre 1394 erschienen zum letzten Male Vertreter holländischer Städte, der beiden Vorkämpferinnen des neuen holländischen Handels, Amsterdam und Zierixee. Trefflich aber wußten die Holländer die Zeit der Lockerung und Verwirrung der hansischen Gemeinschaft in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts zu nutzen. Damals machten sie im Verkehr und Handel zwischen dem Ostseegebiet und Westeuropa und auch in anderen Richtungen ungehindert bedeutende Fortschritte. Hatten sie bisher nach Livland, dieser eigentlichsten Kolonie Lübecks und Domäne des lübischen Handels, nur als Frachtfahrer in hansischen Aufträgen verkehrt, so erschienen sie dort nun auch als Kaufleute, suchten selbständige Handelsbeziehungen anzuknüpfen [1]) und darüber hinaus zur russischen Kaufmannschaft in direkte Verbindung zu gelangen, daher vor allem die russische Sprache zu erlernen. Von Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg erwarben sie für sein Land 1414 durch ihre schonischen Vögte von Amsterdam, Zierixee, Briel und Dordrecht Verkehrsfreiheit unter denselben Zollbedingungen, die für die Hamburger bestanden, und mit besonderen Vorrechten bei Borg und Verkauf [2]) und suchten damit auch auf der für die wendisch-hansische Handelsbewegung wichtigsten Straße zwischen der Unterelbe und Ostsee sich den Zugang zu dieser zu ebnen. In den Gegenden an der Unterelbe und sonst an den hansischen Küsten aber umgingen sie die dem Handel der Fremden in den Hansestädten von der Stadtpolitik im Kauf und Verkauf der Waren gezogenen Schranken dadurch, daß sie in Klipphäfen direkt vom Produzenten das Getreide aufkauften und ausführten.

Abgesehen von einem Beschlusse im Jahre 1384, der den Holländern die Teilnahme am Fischfang auf Schonen unmöglich machen wollte, und einem andern im Jahre 1389, der anläßlich des hansischen Stapelaufenthalts in Dordrecht den Hansen jede Handelsgemeinschaft mit Holländern verbot, hatte die hansische Verkehrspolitik sich bisher mit keinem ihrer Erlasse ausdrücklich gegen die Holländer und die wachsende Ausdehnung ihres Verkehrs gewandt. Fortan aber, seit der Wiederherstellung und Befestigung ihrer Gemeinschaft, war gerade die Bekämpfung und möglichste Ein-

---

[1]) Kornausfuhr aus Reval vgl. z. B. Hans. UB. VI n. 8, 29.

[2]) Hans. UB. V. n. 1131.

schränkung des holländischen Handels- und Schiffahrtsbetriebs für die Hanse ein Hauptgesichtspunkt ihrer Handel und Schiffahrt regelnden Gesetzgebung. Und die örtliche Politik einer Reihe Hansestädte unterstützte diese Bestrebungen der Hanse. Köln zog dem Vordringen der Holländer Schranken, unter denen im 15. Jahrhundert die Bewohner von Briel ihres Herings wegen besonders lebhaften Verkehr dorthin entwickelt zu haben scheinen.[1]) Schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts galten für den Verkehr der Holländer Köln und Venloo und später auch Wesel als die höchsten Märkte.[2]) Namentlich im Hinblick auf den Handel seiner Bürger mit Wein, dem wertvollsten Massenartikel des Kölner Handels, handhabte die Verkehrspolitik der Stadt streng die Ausschließung der Niederländer von den Wein erzeugenden Gegenden des Oberlandes. Aber auch für andere Güter seiner Ein- und Ausfuhr sowie für die Rheinschiffahrt bemühte sich Köln im 15. Jahrhundert, wenngleich weniger konsequent und erfolgreich, der beherrschende Stapel und Endpunkt zu sein.[3]) Auch Hamburg begann nun mit zunehmender Energie und Konsequenz sich zu einem allgemeinen Stapel für das oberländische, aber auch für das unterhalb der Stadt an die Elbe gelangende Getreide zu machen.[4])

Schon die ersten Vorschläge, die Lübeck der hansischen Versammlung zu Rostock und Lübeck im Jahre 1417 bei den Beratungen über die Ausgestaltung und Festigung des hansischen Handelssystems vorlegte, trugen die gegen die Holländer gerichtete Tendenz deutlich zur Schau: Verweigerung des Bürgerrechts für Holländer in Hansestädten, Verbot der holländischen Tuche im hansischen Handel wegen der Minderwertigkeit der verwendeten Wolle, Schließung Livlands gegen den Besuch holländischer Kaufleute. Letzterer Punkt ward wenige Jahre später durch den Vorschlag erweitert, auch die holländische Schiffahrt nach Livland nicht länger zuzulassen. Der ungewöhnliche Kornhandel in hansischen Gebieten, über den schon 1416 auf dem großen Hansetage zu Lübeck geklagt worden war, wurde den Holländern von der Hanse 1417 untersagt und gleichzeitig der Amsterdamer und Leidener

[1]) Hans. UB. VI n. 557 u. Anm. 2, VIII S. 47 Anm. 1.
[2]) Hans. UB. III n. 296, S. 471 Anm., S. 295f. Anm.
[3]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 39ff.
[4]) Vgl. Stein, Beiträge, S. 48ff.

Tuchindustrie die Beschaffenheit ihrer Fabrikate vorgeschrieben, wenn sie fernerhin im hansischen Handel gelitten werden sollten. In umfassendem Maße aber brachten die mannigfachen und vielseitigen Verkehrsordonnanzen, die das große hansische Statut von 1418 enthält, alte Gewohnheiten und neue Bestimmungen der hansischen Handelspolitik gegen die Nichthansen in Anwendung.

Inzwischen hatte sich die Stimmung gegen die Holländer in der Hanse sehr verschärft. Denn zu den Schäden, die hansische Schiffer und Kaufleute im friesischen Kriege durch holländische Kaper erlitten und die nur zum Teil Ersatz gefunden hatten, waren seitdem neue gekommen. Nun starb Herzog Wilhelm VI. 1417, und die inneren und äußeren Wirren, in die Holland durch seinen Tod gestürzt wurde, äußerten sich schnell in einer unerhörten Entfesselung eines Seeraubs in Holland, dessen Hauptstützpunkte Briel und Dordrecht waren. Schnell nahmen die Klagen zahlreicher Hansestädte, besonders Hamburgs, über Beraubungen und Beschädigungen bedeutend zu.[1] Brabant und das Bistum Utrecht gerieten in Krieg mit Holland, und der Verkehr der süderseeischen Städte mit Holland wurde dadurch überhaupt unterbrochen. Und als Gent 1421 auf Bruch seines Schiedsspruchs von 1403 durch Holland erkannte und es in die deswegen darin vorgesehene Buße von 60 000 Nobeln verfallen erklärte, bestritt Herzog Johann von Baiern, der im Kampf mit seiner Nichte Jakoba einen Teil Hollands an sich gerissen hatte, die Berechtigung dieser Entscheidung und verbot den Holländern bis auf weiteres den Verkehr nach Flandern.[2])

Der Hochmeister des deutschen Ordens aber scheute sich trotz weiterer Schädigungen seiner Untertanen, durch schroffes Auftreten und Repressalien die engen Verkehrsbeziehungen und die bedeutenden Handelsinteressen zu gefährden, die seine Lande mit Holland verbanden. Seine wiederholten Mahnungen an den Herzog waren in versöhnlichem Tone gehalten; den Amsterdamern bewilligte er Jahr für Jahr das erbetene Geleit in Preußen. Als sich aber herausstellte, daß die Holländer nicht an Schadenersatz dachten, griff er zu einer schärferen Maßregel.[3]) Ende 1421 verbot er den

---

[1]) HR. 1. VI n. 556 § 58, 59, 585, 586; VII n. 154, Hans. UB. VI n. 164, 257, 258, 362, 373, 390.

[2]) HR. 1. VII n. 245, 370, 371, 394, Hans. UB. VI n. 381, 423.

[3]) Hans. UB. VI n. 327, HR. 1. VII n. 154—158, 297, 298, 395—398.

Holländern den Aufenthalt in Preußen und schlug Amsterdam das Begehr nach Geleitsverlängerung ab, bis der geforderte Schadenersatz geleistet sei. Da ließen Holländer in Danzig die Drohung verlauten, daß sie nun ihre Niederlage nach Stralsund verlegen würden. Und Danzig teilte dies den wendischen Städten und Stralsund mit der Bitte um entsprechende Maßnahmen mit.[1])

Die wendischen Städte hatten den preußisch-holländischen Verhandlungen bisher beobachtend und abwartend gegenübergestanden. Aber schon im August 1421, als ihre Gesandtschaft in Preußen das Bündnis mit dem Hochmeister und dem livländischen Landmeister zu gegenseitiger Hilfeleistung abschloß, hatten sie durch diese beim Hochmeister anfragen lassen, ob er ein gemeinsames Vorgehen seiner und der andern Hansestädte gegen die Holländer und die andern Schädiger des Kaufmanns zulassen werde. Der Hochmeister hatte sich damit einverstanden erklärt, wofern er zuvor von den beabsichtigten Maßregeln in Kenntnis gesetzt werde.[2]) Nun aber glaubten auf die Nachricht von der Ausweisung der Holländer aus Preußen auch die wendischen Städte in Ansehung der inneren Verlegenheiten Hollands die Zeit zum Vorgehen gekommen. Im März 1422 berieten sie in Wismar über die Ausweisung der Holländer und luden die Preußen zu einer Tagfahrt in Lübeck im Mai ein, wo über gemeinsame Maßregeln gegen die Holländer beraten werden sollte. Sie hielten auch nicht mit ihrer eigentlichen Absicht den Preußen gegenüber zurück, daß sie dadurch nicht bloß Schadenersatz zu erzwingen, sondern auch die unbequeme Konkurrenz der Holländer zu vermindern beabsichtigten: „de ok, alse gi wol weten, dem gemeynen copmanne unde copenschop yn allen enden merkliken to vorvange unde hinderlik synd.“[3]) Der Versuch der wendischen Städte, eine Reihe günstiger Umstände zu einer allgemeinen Aussperrung der Holländer aus den Hansestädten der Ostsee zu benutzen, schlug jedoch fehl. Preußen schätzte die Beibehaltung des Verkehrs der Holländer zu hoch, um sich der von den wendischen Städten vertretenen hansischen Auffassung anzuschließen. Es verständigte sich mit Holland über eine Entschädigung von 700 Nobeln, die von den Holländern in Danzig durch ein Pfundgeld bezahlt

[1]) HR. I. VII n. 418, 420—422, 464.
[2]) HR. I. VII n. 374 § 29, 30.
[3]) HR. I. VII n. 441 § 10, 443, vgl. n. 487 § 7.

werden sollte.[1]) Die wendischen Städte mußten also allein das Ziel, die Bekämpfung und Einschränkung der holländischen Konkurrenz im Ostseeverkehr, zu erreichen suchen.

Wie groß die Spannung zwischen den Holländern und den wendischen Städten war, zeigte sich, als eine holländische Flotte bei der augenblicklichen Verfeindung zwischen den wendischen Städten und Dänemark sich König Erich von Pommern zur Verfügung stellte, aber von der schnell herbeieilenden wendischen Kriegsflotte im Herbst 1422 unbrauchbar gemacht wurde. Dies war der erste kriegerische Zusammenstoß zwischen den wendischen Städten und den Holländern überhaupt. Er erfolgte an der entscheidenden Stelle, im Sunde, und in dem entscheidend gewordenen Zusammenhange, der Verbindung der westöstlichen Verkehrsfrage mit dem Verhältnis der beiden Rivalen, der wendischen Städte und der Holländer, zu Dänemark.

War nun auch der Plan der wendischen Städte durch die Preußen vereitelt worden, so suchte die Hanse doch auf andere Weise dem Ostseeverkehr der Holländer einen schweren Schlag zu versetzen. Am 13. Januar 1423 erließ das hansische Kontor zu Brügge eine Verfügung, die den hansischen Kaufleuten die Befrachtung von Schiffen der Fläminger, der derzeit noch nichthansischen Kampener, der Holländer und anderer Fremden nach dem Osten und das Löschen und Laden derselben dort verbot. Die Hanse genehmigte und erweiterte zwei Jahre später diese Verordnung, aber ihre Durchführung, soweit sie die Holländer und Kampener betraf, wurde von den livländischen Städten energisch verweigert, und noch weniger wollten sich die Ordensregierung und die Stände Preußens den Nutzen, den sie aus dem Verkehr der Holländer bei sich zogen, von der Hanse verkürzen lassen.[2])

Herzog Johann von Holland aber lenkte ein. Denn nachdem er noch 1423 Kampen, weil es nicht in der Hanse sei, für seine Schiffe Freiheit vom Ankerzoll in seinem Reiche gewährt hatte,[3]) kam er oft geäußerten Wünschen der Hanse 1424 entgegen, indem er den hansischen Kaufleuten widerruflich Freiheit vom Strandrecht,

---

[1]) HR. 1. VII n. 461 § 10, 462, 467 § 9, 476, 509 § 10. Hans. UB. VI n. 433.

[2]) Hans. UB. VI n. 489 § 2, HR. 1. VII n. 576.

[3]) Hans. UB. VI n. 519, vgl. n. 514.

unter Voraussetzung der Zahlung angemessenen Bergelohns an seine Untertanen, zugestand und seinen Beamten und Dienern die genaue Beobachtung dieser Vergünstigung anbefahl.[1])

Da brach im Herbst 1426 der langwierige Krieg zwischen König Erich und den wendischen Städten aus. Aber die handels- und schiffahrtspolitischen Pläne, die diese daran anknüpften und der Zwang, mit dem sie dieselben den Hansen und Nichthansen gegenüber durchzuführen suchten, mußten besonders die Holländer in Besorgnis versetzen. Von vornherein wurden sie hierdurch zur Parteinahme für den Dänenkönig gedrängt. Im Anschluß an ihn und seine Seestreitkräfte oder auch allein in großen Flotten suchten sie die Blockade des Sundes zu durchbrechen, feindliche Zusammenstöße mit den wendischen Schiffen blieben nicht aus, holländische Kauffahrer halfen den Dänen bei der Bekämpfung der wendischen Flotte im Sunde im Juli 1427, in der Ostsee waren sie den Angriffen der wendischen Auslieger ausgesetzt. Nachdem Holland schon im Herbst 1427 Arrest gegen die Hamburger und ihre Güter verfügt hatte, gelang es zwar den schnell dorthin geschickten Gesandten von Lübeck, Hamburg und Lüneburg, am 23. November Herzog Philipp zur Aufhebung desselben gegen Bürgschaft zu bewegen. Er verhieß den wendischen Kaufleuten bis zum 1. Mai 1428 Sicherheit in Holland und verlängerte ihnen auch in diesem Jahre zweimal das Geleit. Noch überwogen die beschwichtigenden Vorstellungen der flandrischen Lede beim Herzoge das dringende Verlangen seiner holländischen Städte nach Vergeltungsmaßregeln.[2])

Dennoch mußte ein Krieg zwischen den wendischen Städten und den Holländern sehr große Unbequemlichkeiten auch für diese nach sich ziehen. Im Juli 1428 schlug das Kontor zu Brügge Lübeck den Erlaß einer Ordonnanz gegen den Verkehr mit Holland und holländischen Waren vor, zu deren Annahme besonders Köln bewogen werden müsse, denn dann werde sie den Holländern wegen des Herings- und Weinhandels ganz besonders schmerzlich sein, „want zie vele myn enberen moghen der stede, dan die stede er lands“.[3]) Die wendischen Städte jedoch scheinen diese Anregung

---

[1]) Hans. UB. VI n. 546, vgl. HR. 1. VII n. 648.

[2]) Hans. UB. VI n. 688 § 3, 747, S. 422 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VI n. 747, 748.

nicht weiter verfolgt zu haben, offenbar zum Teil in der Überzeugung, daß Köln auch trotz der Schäden, die eine Anzahl seiner Bürger von holländischer Seite während der letzten Jahre in dem Utrechter Bistumsstreit erlitten hatte, sich zu einem solchen Vorgehen nie werde entschließen können.

Aber die von den wendischen Städten dem Herzog in Aussicht gestellte Gesandtschaft blieb aus, neue Schädigungen von Holländern kamen zu den älteren hinzu, die wendischen Städte verstanden sich trotz aller Mahn- und Drohbriefe des Herzogs und der Städte Hollands weder zur Rückgabe noch zum Ersatz der weggenommenen Güter.[1]) Da kündigte am 26. Mai 1429 auf Drängen des besonders gereizten Zierixee der Herr von Veere in einem Brief an die Hamburger Hanse in Sluys den Kaufleuten von Hamburg und von der deutschen Nation das Geleit in Seeland auf, erklärte aber bald darauf dem Kontor zu Brügge auf dessen besorgte Anfrage, daß er sich nur an denen schadlos halten wolle, von denen seine Untertanen geschädigt seien.[2]) Auch von den Städten Hollands und Seelands erhielt das Kontor überwiegend ausdrückliche Erklärungen, daß sie es nur auf Vergeltungsmaßregeln gegen ihre Schädiger, die wendischen Städte, abgesehen hätten.[3]) Das Verhältnis zwischen beiden Teilen nahm nun schnell die Formen des Krieges an. Hamburg kündigte dem Hansetage zu Lübeck am 1. Januar 1430 seinen Entschluß an, die Holländer zu befehden. Es warnte vor dem Verkehr mit Holland und ließ alsbald Kaperschiffe auslaufen.[4]) Andererseits gestattete nunmehr am 31. August 1430 Herzog Philipp selbst Zierixee, der Hauptklägerin unter den holländischen Städten, die wendischen Städte zu schädigen, und bedang sich von der Beute die üblichen 20 % aus. Der Herr von Veere aber dehnte die Feindseligkeiten auch auf den mit den wendischen Städten verbündeten Herzog von Schleswig aus.[5]) Dieser, die wendischen Städte, aber auch Danzig, andererseits auch die Hol-

[1]) Hans. UB. VI n. 685, 711, 713, 741, 744, 749, 751, 752, HR. 1. VIII n. 549—552.

[2]) Hans. UB. VI n. 766, 788, 792, 794.

[3]) Hans. UB. VI n. 796, 798, 800—803, 806, vgl. n. 805.

[4]) HR. 1. VIII n. 712 § 24, Hans. UB. VI n. 847. Die Kosten derselben 1430 waren ca. 3910 M. hamb., Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 53; vgl. Hans. UB. VI n. 883.

[5]) HR. 1. VIII n. 804, HR. 2. I n. 73—75, 94.

länder hatten in den folgenden Jahren Verluste zu beklagen.[1]) Die Lede Flanderns waren nicht imstande, dem hansischen Seeverkehr trotz der vielfachen Mahnungen des Kontors zu Brügge die nötige, auch durch die Privilegien der Hanse zugestandene Verkehrssicherheit zu schaffen und scheuten ein energisches Auftreten gegen die Holländer. Aber auch die erneuten Versuche des Kontors, die wendischen Städte zum Erlaß eines Handelsverbots gegen Holland zu bewegen, um dadurch eine Stärkung der dem Frieden geneigten Partei in Holland herbeizuführen, waren fruchtlos.[2]) Jedoch mußten den Städten die Erfolge Hamburgs in Ostfriesland im Jahre 1433, die Eroberung Emdens und der Sibetsburg, die Erbauung der Festen Leerort und Stickhusen,[3]) auch im Hinblick auf ihr feindliches Verhältnis zu Holland willkommen sein, denn sie schienen dadurch einen vorzüglichen Stützpunkt für maritime Unternehmungen gewonnen zu haben.

Zur Ausnutzung dieses Vorteils aber waren die Städte nicht geneigt. Eine planmäßige und nachdrückliche Bekämpfung der Holländer nahmen sie auch jetzt nicht auf. Ihr keineswegs freundschaftliches Verhältnis zu England und Flandern, ihre Feindschaft zum skandinavischen Norden und die Gereiztheit des deutschen Ordens gegen sie, alles mußte sie davor warnen, die Zahl und die Kräfte ihrer Gegner ohne Not zu vermehren. Aber erst nach verschiedenen Verhandlungen wurde infolge der energischen Einwirkung der Lede und des Statthalters auf die Holländer am 10. Mai 1435 in Brügge ein Stillstand zwischen beiden Teilen bis zum 1. März 1436 abgeschlossen, zu dem den Holsteinern der Beitritt freigestellt wurde. Beide Teile sagten sich gegenseitig Verkehrsfreiheit zu und verfügten die Aufhebung aller Arreste.[4])

Die kurze Frist dieses Stillstands entsprach dem Wunsche der kriegerisch gesinnten Elemente beider Teile. Die wendischen Städte behielten freie Hand, die Abrechnung mit Holland mit einer der großen politischen Fragen, die nun brennend wurden, zu verknüpfen. Denn wenn auch der Friede mit König Erich von

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII S. 670 Anm. 2, II n. 292, 488 § 31, Hans. UB. VIII n. 1255 III; Hans. UB. VI n. 968, 1060, 1072, 1078.

[2]) HR. 2. I n. 73, 74, 94, 325, 328.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, II. 1. Kap.

[4]) HR. 2. I n. 392 passim, 399, vgl. n. 400, 401, 404—406, 415 § 7, 8, 422, 435, 438, 478.

Pommern, den sie zu Wordingborg am 17. Juli 1435 abschlossen, ihren langen Kampf mit den nordischen Völkern beendete, so hatte dieser Krieg doch die folgenschwere innernordische Frage nach dem Fortbestande der Union der drei Reiche und Völker entrollt. Den Städten winkte die Aussicht, durch geschickte Benutzung derselben nicht nur ihre Machtstellung im Norden wieder zu verstärken, sondern im geeigneten Moment aufs neue die Frage des Sundverkehrs der westlichen Nichthansen praktisch zu bearbeiten. Andererseits waren tief einschneidend und beanspruchten ihre Aufmerksamkeit auch die politischen Veränderungen, die im Westen, lange vorbereitet, durch den Übertritt Burgunds von der englischen auf die französische Seite erfolgten.

Auf Bitte der wendischen Städte verlängerte der Herzog von Burgund den Stillstand im Frühjahr 1436 um ein weiteres Jahr und lehnte die Forderung der holländischen Kriegspartei ab, die als Preis ihrer Kriegshilfe gegen England von ihm die Erlaubnis zum Kaperkrieg gegen die Hansen begehrte[1]) und nun sehnsüchtig auf den Ablauf des Stillstands wartete, um dann über die Hansen herzufallen. Jedoch suchte sich Amsterdam für alle Fälle den freien Verkehr mit Preußen zu bewahren. Anfang 1437 wandte es sich deshalb an den Hochmeister und erhielt von ihm unter Bedingung der Gegenseitigkeit freies Geleit für die Seinen zugesichert für den Fall, daß der wendisch-holländische Stillstand nicht wieder erneuert werde. Zugleich erklärte der Hochmeister nachdrücklich gegenüber Amsterdam, daß weder er noch seine Städte mit dem Zwist zwischen den wendischen Städten und Holland etwas zu schaffen hätten. Das war aber keineswegs die Meinung des Danziger Rats, der unter dem Einflusse bedeutender Kaufleute und Politiker, vor allem des Bürgermeisters Heinrich Vorrath, den engen Zusammenhang mit den hansisch-wendischen Bestrebungen nicht aufgeben wollte.[2]) Da mittlerweile die Weiterentwicklung der skandinavischen Frage[3]) Lübeck abermals die Verlängerung des Stillstandes erwünscht machte, wurde diese auf seine Weisung durch das hansische Kontor zu Brügge, wenngleich unter großen Schwierigkeiten, bis Weihnachten 1437 bewirkt.[4]) Verhandlungen, die zu

[1]) HR. 2. I S. 442, n. 525ff., 534, 536, 564, 571, 573.

[2]) HR. 2. II n. 93—95, vgl. auch n. 489 § 4, 525 § 1.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, 1, 3. Kap.

[4]) HR. 2. II n. 33, 36, 37, 108—110, 115, vgl. n. 141.

Deventer Ende Juli 1437 zwischen Gesandten des Herzogs und der holländischen Städte einerseits, des Brügger Kontors, Hamburgs und Lübecks andererseits geführt wurden, von denen Lübeck nach wie vor, aber in schroffem Gegensatz zu den Erklärungen des Hochmeisters „van wegen unser gemenen stede van der Dudeschen henze“ zu verhandeln betonte, endeten trotz des vermittelnden Eingreifens der süderseeischen Städteboten ganz ergebnislos.[1] In einem Bericht an den Hochmeister warf der Herzog die ganze Schuld am Scheitern der Verhandlungen auf die wendischen Städte. In seiner Entgegnung verwahrte sich wie früher der Hochmeister gegen politische Gemeinschaft mit diesen, „wend wir nichts obirall mit der stede kriege haben czu thuen noch czu schicken,“ und erteilte für die Untertanen des Herzogs gern das weitererbetene Geleit in Preußen. Auch Köln andererseits gab wiederholt Holland gegenüber Erklärungen ab, daß es mit der Sache der wendischen Städte nichts zu schaffen habe.[2])

Die Proteste des hansischen Ostens und Westens, des Hochmeisters und Kölns, können nicht verwundern, faßt man ihre besonderen Verkehrsinteressen ins Auge. Die Behauptung Lübecks, das gesamthansische Interesse zu vertreten, war aber darum nicht minder richtig. Den Widerstand gegen den scharfen Wettbewerb der Holländer hatten die Hansestädte auch nach dem Abschluß des Stillstands zu Brügge und des Friedens zu Wordingborg 1435 mit den unter friedlichen Verhältnissen bei ihnen gebräuchlichen Waffen der Statuten, der Handels- und Verkehrsgesetzgebung fortgeführt. Schon durch den Hansetag zu Lübeck 1434 waren die Statuten von 1418 teils erneuert, teils verschärft und vermehrt worden. Mit diesen Mitteln des Verkehrszwangs suchten die Hansestädte die Errungenschaften der letzten Kriegszeit während des Friedens festzuhalten. Mehr als bisher aber beschränkten diese Statuten gerade den Verkehr der Holländer nach den östlichen Hansestädten. Ihre konsequente Durchführung konnte den nichthansischen Verkehr in den hansischen Gebieten in engen Grenzen halten. Bald begannen die Holländer die Wirkungen dieser Politik durch das Verhalten einzelner Hansestädte zu spüren und erhoben

[1]) HR. 2. II n. 142—144, vgl. n. 145, 149, Velius, Chronik van Hoorn S. 37f. irrtümlich bezgl. der hansischen Teilnehmer.

[2]) HR. 2. II n. 145, 146, 202.

lebhaften Widerspruch dagegen. Die Städte waren taub gegen ihre Beschwerden, namentlich gegen ihre Hauptforderung, daß in Livland, Preußen und den anderen von ihnen besuchten Hansestädten alle Ordonnanzen, die seit 1418 ihren Verkehr dort beschränkten, besonders das Verbot des direkten Handels der Gäste untereinander aufgehoben würden.

Die Tatsache solcher Beschränkungen mußte den Holländern um so mehr zum Bewußtsein kommen, als sie nach dem Abschluß des wendisch-nordischen Friedens sogleich wieder energisch tätig waren, ihren durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden acht Jahre lang gehemmt gewesenen Verkehr nach der Ostsee zu fördern. Zum ersten Male verlautet nun von Bergenfahrern in Amsterdam; die Holländer drangen also in ein seit Jahrzehnten immer vollständiger in wendisch-lübischen Besitz übergegangenes Handelsgebiet ein. Im Jahre 1436 ließ sich Amsterdam die von ihm Seite an Seite mit den Hansestädten 1370 errungenen Freiheiten in Dänemark und Schonen von König Erich bestätigen. In Pommern erwarben die holländischen Kaufleute im selben Jahre einen besonderen Geleitsbrief. Mit größtem Eifer aber nahmen sie ihren Verkehr nach Preußen und Livland wieder auf. Schnell war die alte Fühlung zwischen dem Handel der östlichen Hansen und der Holländer und Kampener wiederhergestellt, ganz besonders im Betriebe des Baiensalzgeschäfts. Es beunruhigte die Hanse, daß Holländer in kleineren Hansestädten, so in der Jungstadt Danzig, das Bürgerrecht zu erlangen wußten und auf Grund desselben die der Hanse gewährten Abgabenvorzüge im Verkehr mit England in Anspruch nahmen.[1]) Als aber die holländischen Kaufleute durch Preußen, wo sie ohnehin den Vorzug genossen, im Lande von Ort zu Ort zu verkehren, nach Polen vorzudringen begannen, riefen sie den Widerstand der preußischen Städte hervor. Jedoch auch diesmal fanden sie beim Hochmeister Schutz und Unterstützung. Er versagte dem Beschluß der preußischen Städte vom 12. Mai 1438, der ihren Verkehr über die Grenzen nach Polen verbot und denselben innerhalb des Ordenslandes auf die Hauptstädte beschränkte, seine Zustimmung.[2]) Unleugbar wurde andererseits durch den Abbruch des hansischen Verkehrs mit dem bur-

[1]) HR. 2. II n. 74.

[2]) HR. 2. II n. 96 § 5, 98 § 3, 214 § 20, 223 § 2.

gundischen Reiche, der nach 1436 nötig geworden war,[1]) die schnelle Wiederausbreitung des holländischen Handels gefördert. Freilich erschienen der hansischen Kaufmannschaft die Fortschritte der Holländer wohl bedeutender, als sie in Wirklichkeit waren: „Ok so is de hanteringhe bynnen korten jaren sere tonichte gaen, umme dat de Hollandere alumme de handelinge hebben unde de lande myt gude vorvullen“.[2])

Angesichts des raschen Wiederaufschwungs des holländischen Handels und des erfolglosen Ausfalls der Verhandlungen zu Deventer wiesen die wendischen Städte am 6. November 1437 die Kontore im Westen an, bis zum 24. Dezember, d. h. dem Ablaufstermin des Stillstands, Holland und Seeland zu räumen, keinerlei Güter zum Frühjahr in holländische Schiffe und nach den burgundischen Landen zu verfrachten, und verlangten von den östlichen Städtegruppen Anschluß an diese Verfügungen. Danzig war unschlüssig, der Hochmeister bot vergeblich mit der Begründung, daß der Kaufmann aller Lande unter einem wendisch-holländischen Kriege leiden werde, beiden Teilen nochmals seine Vermittlung an.[3]) Das Eingreifen Antwerpens bewirkte nur eine Verlängerung des Stillstands bis zum 1. April 1438. Da aber die unter seiner Vermittlung im März geführten Verhandlungen beider Teile wie alle früheren an der beiderseitigen Unnachgiebigkeit scheiterten,[4]) begannen sofort nach dem Schluß dieser Tagfahrt allgemein in Holland und Seeland die Kriegsrüstungen.

Noch vor dem 1. April 1438 ging man in Holland und in den wendischen Städten mit Arresten gegen die Güter der Feinde vor. Im April erteilte der Herzog von Burgund seinen Städten in Holland und Seeland Kaperbriefe gegen die Angehörigen der sechs wendischen Städte und des Herzogs von Schleswig, schränkte aber ihre Raubgelüste, die nach Schädigung aller Hansen verlangten, gleichzeitig durch die Verordnung ein, daß nur die wendischen und holsteinischen Güter verteilt werden dürften, wobei er auf das übliche landesherrliche Fünftel an denselben verzichtete. Unschuldig Beraubte sollten entschädigt, jedoch Korn und Bier, weil

[1]) Vgl. im zweiten Buch, II. 1. Kap.

[2]) HR. 2. II n. 182.

[3]) HR. 2. II n. 149, 165, 168, 172—174, 179.

[4]) HR. 2. II n. 177, 181, 184, 185, 199, 203, 205, vgl. anders ter Gouw, Geschied. van Amsterdam III S. 33.

diese beiden Artikel in Holland sehr nötig waren, in jedem Fall von der Wiederauslieferung ausgenommen sein. Diesen Standpunkt hielt er auch gegenüber dem Rat von Holland energisch aufrecht, der den Verkehr mit den Hansen der Ostsee überhaupt mit der Begründung verbot, daß sonst, wenn die Preußen, Livländer und andere Hansen ungestört zwischen dem Westen und Osten den Verkehr unterhalten dürften, die wendischen Kaufleute selbst unter deren Flaggen den Verkehr fortsetzen und somit den Holländern die Möglichkeit nehmen würden, durch Kaperei ihren Schaden einzubringen. Während der holländische Verkehr nach der Ostsee ruhen mußte, sollte also auch nach dem Wunsch der Holländer der ganze hansische nach dem Westen aufhören.[1])

Parallel den burgundisch-holländischen Manifesten erließen die wendischen Städte ihre Warnungsschreiben an die Hansestädte. Scharf hoben sie darin hervor, daß die Holländer „aller stede van der dutschen henze entzechte vyende syn". Sie warnten vor der Fortsetzung des Verkehrs mit Holland, insbesondere vor der Zufuhr von Korn, Bier und Lebensmitteln dorthin, sowie vor dem Bezuge holländischer Tuche und anderer Waren dorther. Sie erklärten, im Interesse der deutschen Hanse die holländischen Übergriffe bekämpfen, deshalb Kaperei in großem Stil gestatten zu müssen, „der wy denne nicht besturen en konnen", d. h. sie lehnten Haftung für vorfallende Beschädigung neutraler Seefahrender ab.[2])

Sofort nach Bekanntwerden des Kriegsausbruchs und der ersten den Seinen durch Holländer zugefügten Schäden nahm Köln abermals Anlaß, zu betonen, daß es mit der Sache der wendischen Städte gar nichts zu schaffen habe und den Verkehrsfrieden zwischen sich und Holland als fortbestehend betrachte. Ähnlich machten es die süderseeischen Städte Deventer, Kampen, Harderwijk usw. Sie schlossen am 28. Mai 1438 zu Harderwijk mit Holland einen Vertrag, der gegenseitige Verkehrsfreiheit festsetzte, den Holländern den Bezug westdeutschen Getreides über die süderseeischen Städte erlaubte, den Süderseern die Fortsetzung der Seefahrt im Westen, freilich unter holländischer Kontrolle gestattete, die Einstellung der Schiffahrt nach Osten aber auferlegte.[3]) Der zur See verkehrende

[1]) HR. 2. II n. 201, 203—205, 207 u. Anm. 1, 208. Velius, Chronik van Hoorn, S. 37.

[2]) HR. 2. II n. 198—200, 227—229, vgl. n. 185, 232 § 1..

[3]) HR. 2. II n. 202, 212; 230—232.

hansische Westen machte also seinen Frieden mit Holland und sonderte seine Sache von derjenigen der wendischen Städte. Auch der hansische Osten hätte dies gern getan, nur war seine Lage eine viel schwierigere.

Zwar ließen es der Hochmeister und auch seine Städte an nichts fehlen, die Holländer ihrer Sympathie und fortdauernder Verkehrsfreiheit zu versichern, andererseits mit umständlichem Eifer gegen den Verdacht eines Einverständnisses mit den wendischen Städten zu protestieren.[1]) Aber die Holländer glaubten nicht an diese so oft versicherte Neutralität. Denn der wendischen Politik war es im Laufe der Verhandlungen der letzten Jahre gelungen, in den Holländern die Überzeugung zu erwecken, daß Preußen in geheimem Einverständnis mit ihr stehe. Das war nicht schwer gewesen. Denn einerseits wurde dieselbe Anschauung von der öffentlichen Meinung in den Hansestädten selbst seit jener wendisch-hansischen Gesandtschaft an den Hochmeister im Jahre 1434 geteilt. Andererseits hatte, wie es scheint, Heinrich Vorrath, der bedeutendste damalige preußische Städtepolitiker, während seiner längern Anwesenheit in Flandern in den letzten Jahren Äußerungen gegen die Holländer fallen lassen, die zwar wohl vereinbar mit seinen durchaus hansisch gefärbten politischen Grundsätzen waren, aber in den Holländern Mißtrauen gegen die politischen Absichten und Ziele Danzigs erregen mußten; Äußerungen wie: alle Angelegenheiten der sechs wendischen Städte gingen Preußen und besonders Danzig nicht weniger als jene selbst an, oder: wenn Preußen es darauf anlegen wolle, müsse Holland verhungern, und andere.[2]) Darauf wollte es Preußen jedoch keineswegs anlegen, trotz der Forderungen der wendischen Städte und des Kontors. Als daher der Hochmeister im Mai die Ausfuhr von Weizen und Mehl und im Juni auf Bitte der Stände auch die Ausfuhr von Roggen und andern Getreide freigab,[3]) erregte dies die höchste Entrüstung der kriegführenden Städte. Von Lübeck aus erließen sie am 9. Juni ein kategorisches Schreiben an den Hochmeister Paul von Rußdorf, den sie noch kurz zuvor in einem andern Brief

[1]) HR. 2. II n. 234, 235, vgl. n. 217—219.

[2]) HR. 2. II n. 378, 489 § 4, 525 § 1, vgl. I S. 188 Anm. 1, S. 226 u. Anm. 1.

[3]) HR. 2. II n. 198—200, 228; n. 214 § 5, 6, Töppen, Akten II n. 39, vgl. HR. 2. II S. 191 Anm. 1; n. 238, vgl. Töppen, Akten II n. 41. 1.

als Mitbeschirmer der deutschen Hanse angeredet hatten, und an seine Städte: mit drohendem Hinweis auf ihre in See liegende Flotte warnten sie jedermann vor der Fahrt mit Getreide durch den Sund, wer sie dennoch wage, werde als Feind behandelt werden.[1]) Erschreckt suchte der Hochmeister zu beschwichtigen und zu erklären, er beteuerte den Städten, daß die in Danzig segelfertig daliegende Flotte von 21 Schiffen nur preußisches und livländisches Eigentum an Bord habe, nur nach England und Schottland segeln und den Holländern in keiner Weise Vorschub leisten werde, daß durch die Einstellung der Sundfahrt Preußen sich dem Verderben aussetze. Zugleich aber belegte er Güter von Angehörigen der kriegführenden Städte mit Arrest, um für den Fall einer feindseligen Behandlung seiner Flotte an ihnen sich schadlos halten zu können.[2])

Jedoch das Werben um die Gunst der Holländer nützte dem Hochmeister und seinen Städten nichts. Schon am 22. März hatte der Herr von Veere den preußischen und livländischen Baienfahrern die Erlaubnis zur Fahrt nur unter der Bedingung erteilt, daß sie nach ihrer Rückkehr aus der Baie und vor der Weiterfahrt nach dem Osten vom Hochmeister erst Beweise für seine Neutralität und gegen die in Holland geargwöhnte Verbindung mit den wendischen Städten erbrächten. Aber die beteuernden Schreiben, die der Hochmeister und Danzig daraufhin schleunigst an jenen und an die Städte Hollands richteten, vermochten das Unglück nicht mehr abzuwenden. Denn am 29. Mai 1438 erschien die holländische Flotte in Stärke von 104 Fahrzeugen, von denen 45 mit Vorkastellen versehen waren, auf der Trade, d. h. dem Fahrwasser vor Brest, wo die heimkehrende hansische Baienflotte vor Anker gegangen war, und begann Unterhandlungen zur Ermittlung des wendischen Anteils an derselben. Inzwischen gelang es jedoch elf wendischen Schiffen zu entkommen; die übrigbleibenden 23 preußischen und livländischen wurden am 31. Mai von den Holländern weggenommen und als Beute in die Wielinge, die Mündung der Westerschelde, geführt.[3])

[1]) HR. 2. II n. 237, vgl. die Anrede zu n. 199.

[2]) HR. 2. II n. 238 u. Anm. 1, n. 242, 243.

[3]) HR. 2. II n. 240, 262, 264, 265, 266 § 2, 463 § 8, ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III Beilage S. 428, vgl. S. 54, Bernd Stegmanns Hanseatische Chronik i. SS. rer. Pruss. V S. 496, lübische Chronik bei Grautoff II S. 77 ff. zu

Ungeheures Aufsehen erregte dieser schwere Friedensbruch im Osten. Die kriegführenden Städte aber suchten sich denselben und die darüber ausbrechende Erbitterung zu nutze zu machen. Sie boten dem Hochmeister ein Bündnis gegen Holland an und forderten die Aufhebung des über die Ihrigen verhängten Arrestes. Aber der Hochmeister begehrte lediglich Freigebung der Sundfahrt für seine Untertanen. Er blieb dabei, daß er mit dem Kriege der wendischen Städte nichts zu schaffen habe. Mit Klagen über die erlittene Gewalt wandten er und Danzig sich an Herzog Philipp, an den Rat von Holland und an die holländischen Städte. Erst Ende August verstand er sich auf das Drängen seiner Städte dazu, den Holländern das Geleit in Preußen zu entziehen, und im September begehrte er von seinen Städten bis zum 25. November Vorschläge, wie man im kommenden Jahre die Holländer behandeln und zum Schadenersatz nötigen solle. Die schwächliche Haltung des Hochmeisters machte die Holländer noch übermütiger und herausfordernder.[1])

Der Kampf zwischen den wendischen Hansestädten und Holland, der 1438 ausbrach, drehte sich um die entgegenstehenden Forderungen des mare clausum und mare liberum. Wie es natürlich war, daß jene die Wettbewerber, von denen Gefahr drohte, bekämpften und niederzuhalten suchten, so war es nicht minder natürlich, daß die Holländer sich nicht fügten, sondern ihr Handelsgebiet und ihre Handelstätigkeit zu erweitern trachteten. Und dieser Einsicht in die Notwendigkeit der Abwehr des Verkehrszwanges der wendischen Städte durch die Holländer verschloß sich auch die burgundische Regierung nicht, „overmits dat die geheelic gefondeert zijn op coopmanscippe, die man hemluyden onttrecken ende beletten woude“.[2]) Beide Teile kämpften für das, was sie als ihr gutes Recht in Anspruch nahmen. Beide schoben

1437, wonach Krantz, Saxonia 1582, II. Buch, 29. Kp., der aber die geographischen Angaben gänzlich verwirrt. In Betreff der Örtlichkeiten vgl. K. Koppmann, Seebuch, Einleitung S. XXXII. Dies Ereignis liegt auch gewiß dem Bericht von Velius, Chronik van Hoorn, S. 37, zugrunde. Zur Schädigung von Dortmundern in dieser Flotte um Wein vgl. Hans. UB. VIII n. 852, von Stralsundern IX n. 136.

[1]) HR. 2. II n. 242, 243, 261, 263—265, 266 § 2, 267 § 2, 275, 276.

[2]) Angeführt bei Blok, eene holl. stad onder de boerg.-oostenr. heersch. S. 306.

sich gegenseitig die Schuld am Scheitern eines friedlichen Ausgleichs zu, die Hansen bezeichneten die Holländer als unredlich und hochmütig, die Holländer warfen den Hansen Übermut und Hohn vor.[1]) Der Eindruck dieses Krieges auf die Holländer, die mitlebenden wie die nachlebenden, war erklärlicherweise groß. Denn zum ersten Mal in seiner Seegeschichte maßen sie sich mit einem großen Gegner, mit einer Handels- und Seemacht, die im Westen, Norden und Osten Zwang übte und Gehorsam fand. Allein schon dies, dann auch der Umstand, daß sie den Krieg nicht unglücklich bestanden, hob das nationale Bewußtsein und ließ die Nachkommen bald in diesen Ereignissen — mit Unrecht — die Begründung der holländischen See- und Handelsmacht erblicken. Das nationale Selbstgefühl sonnte sich in dem Bewußtsein, mannhaft einen mächtigen Feind bestanden zu haben, und die geschäftige Sage war schnell bei der Hand ihm weiter zu schmeicheln. Dem ersten hansischen Diplomaten jener Zeit, dem Lübecker Bürgermeister Heinrich Rapesulver, der den Ausgang dieses Krieges nicht mehr erleben sollte, legte die spätere holländische Überlieferung Worte der Warnung an seine Landsleute vor leichtsinnigem Beginn eines Krieges mit den Holländern in den Mund: „de leew slaept nu, siet dat ghy hem niet en weckt, want weckt ghy hem, ghy sult veel te doen hebben, eer ghy hem weder stilt". Und anspielend auf diese Worte sollten nach Ausbruch des Kriegs die Holländer gesagt haben: „den leuw is buyten banden".[2]) Einem andern bedeutenden

[1]) HR. 2. II n. 185, 199, 227; 203, 205, 490 § 8, vgl. auch n. 378, 489 § 4. Die holländischen Schriftsteller machen von Anfang an die wendischen Städte verantwortlich, so Reygersberg, Chron. v. Zeeland II S. 209, Velius, Chron. v. Hoorn, S. 36, bis herab auf ter Gouw, Geschied. van Amsterdam II S. 97, III S. 26, 29, 33 u. Blok, Geschied. van het nederl. Volk II S. 491f., beide mit manchen unrichtigen Behauptungen über das Verhältnis beider Gegner. Auch die Angaben bei Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, III S. 198 sind verwirrend. Deutscherseits hat der Krieg begreiflicherweise nicht das Interesse gefunden wie holländischerseits, vgl. die Ansichten v. von der Ropp i. HR. 2. I Einl. S. XIf. u. Stein, Beiträge usw. S. 93. In der hansischen Chronistik hat der Krieg belangreiche Spuren fast gar nicht hinterlassen, selbst die Hamburger Chroniken schweigen über ihn u. die Stralsunder, hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 182, wissen zu 1439 auch nur zu melden, daß die Hamburger und Holländer Feinde waren, nur die lübische Chronik berichtet mehr über ihn.

[2]) Der Löwe bedeutet die holländische Kriegsfahne. Velius, Chron. v. Hoorn, S. 37f., Chron. v. Enkhuyzen bei de Jonge, het nederl. Zeewezen I S. 28

hansischen Politiker, dem Danziger Bürgermeister Heinrich Vorrath, warfen schon die holländischen Zeitgenossen aufreizende Herausforderung und verächtlichen Spott vor. Ihre Schiffe hätten ja keine Ruder, soll er im Verlaufe einer der Verhandlungen geäußert, der Herr von Veere ihm aber darauf entgegnet haben, sie würden deren genug bekommen, daß man über 100 Jahre davon sprechen und wissen werde. Nur meinten die Hansen, das hätten Holländer in Umlauf gebracht, die an jenen Verhandlungen überhaupt nicht teilgenommen hätten.[1])

Dem wendischen Feinde gegenüber hielten die Ritterschaft und Städte von Holland ihre Seestreitmacht für schwach. Sie beschlossen daher am 16. Mai 1438, daß bis zum 1. Juni alle großen Schiffe des Landes kriegsmäßig gerüstet und segelfertig sein und bis zum selben Zeitpunkt mit größter Beschleunigung 79 Bartzen, ihrer Gestellung nach auf die Ortschaften des Landes nach Verhältnis verteilt, auf Stapel gesetzt und kriegsmäßig ausgerüstet werden sollten. An Kriegsschiffen, will man nur die mit Vorkastellen versehenen als solche bezeichnen, besaß die holländische Flotte im Mai 1438 45; am Schlusse des Kriegs, im Jahre 1441, hatten Amsterdam 20 und die seeländischen Städte zusammen 25 Kriegsschiffe in See.[2]) Seeschlachten brachte der Krieg nicht mit sich, auch große Flottenbewegungen waren selten. Denn die wendischen Städte begnügten sich, den Verkehr mit dem Westen einzustellen, die Ostsee den Holländern zu versperren, den direkten west-östlichen Austausch zu unterbinden. Nach der Wegnahme der Baiensalzflotte durch die Holländer fand schon im Jahre 1438 ein Verkehr zwischen der Baie und dem baltischen Osten nicht mehr statt.[3]) Die wendischen Städte beschränkten sich

---

u. Anm. 1, Chronik des Reiner Snoys bei v. d. Ropp HR. 2. II S. 345 Anm. 1, ter Gouw a. a. O. III S. 25. Schon für diesen holländisch-wendischen Seekrieg, nicht erst für den holländisch-englischen des 17. Jahrhunderts muß ähnlich wie das Badequastmotiv im wendisch-nordischen Kriege von 1426 ff. das bekannte Besenmotiv herhalten. Die Holländer sollen Besen an den Marsen ausgesteckt haben zum Zeichen, daß sie die See von den Feinden gesäubert, vgl. die beiden oben zuerst angeführten Chroniken.

[1]) HR. 2. II n. 378, 489 § 4, 525 § 1.

[2]) HR. 2. II n. 209, 240, 466, vgl. van Limbourg-Brouwer, Boerg. Charters S. 51, 56, ter Gouw a. a. O. III S. 26.

[3]) Am 30. April waren drei Salzschiffe aus der Baie in Reval eingelaufen, Livl. UB. IX n. 473.

darauf, den Erfolg ihrer Sperrmaßregeln gegenüber Holland abzuwarten.

Die allgemeine Lage unterstützte ihre Absichten. Die Mißernte, Hungersnot und Teuerung, die seit 1437 große Teile Europas heimsuchten, bewirkten, daß Holland, Seeland, überhaupt die Niederlande 1438 furchtbare Not litten.[1]) Diese wurde noch wesentlich verschlimmert dadurch, daß die Hanse den Verkehr mit Burgund wegen ihres Zerwürfnisses mit Flandern bereits eingestellt hatte und der Ausbruch des wendisch-holländischen Krieges vollends die Zufuhr östlichen Korns unmöglich machte.[2]) Schon 1437 hatte die holländische Regierung zu Mitteln gegriffen, die Not zu mildern; in den beiden folgenden Jahren erließ sie wiederholt Verfügungen, um die Kornzufuhr zu befördern, der Ausfuhr von Korn aber zu wehren.[3]) Auch der holländisch-süderseeische Vertrag vom 28. Mai 1438 bezweckte holländischerseits in erster Linie, sich die Kornzufuhr wenigstens aus dem westlichen Binnendeutschland offen zu halten. Auch versuchte der Herzog von Burgund, die Dänen und Ditmarscher zur Einfuhr von Lebensmitteln, vor allem Getreide, in Holland anzuregen. Diese waren soeben in Feindschaft mit den wendischen Städten geraten, weil die Hamburger auf Ditmarscher Gebiet Holländer verfolgt und aufgegriffen hatten. Dagegen gaben die inneren Wirren Dänemarks, wo eben ein Bauernaufstand ausbrach, wenig Hoffnung auf Zufuhr von dieser Seite her.[4]) Überdies hielt der Seeraub der Holländer auch die Kornschiffe der neutralen Hansen von Holland fern und ließ sie ihren Kurs z. B. nach London nehmen, obgleich dort kein so hoher Preis für das Getreide zu erzielen war.[5]) Die Versuche der burgundischen und holländischen Regierung, die Teuerung und Hungersnot zu lindern, halfen im ganzen nur sehr wenig. Schwer lastete der Nahrungsmangel im Dezember 1438 auf der Bevölke-

---

[1]) Velius, Chron. v. Hoorn, S. 35, het goudtsche Kronycxken S. 129, Korner, hg. von Schwalm, S. 564 § 1617, Lüb. Chron., hg. von Grautoff, II S. 77 und die Nachweise bei v. d. Ropp HR. 2. II S. 199 Anm. u. S. 345 Anm. 1.

[2]) Auf die Unbesonnenheit der Holländer, gerade jetzt den Krieg zu beginnen, weist auch Krantz, Saxonia, 11. Buch, 29. Kp., Bl. 255, hin.

[3]) ter Gouw, Gesch. v. Amsterdam, III S. 36.

[4]) HR. 2. II n. 252, vgl. n. 229.

[5]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 84 § 70.

rung Amsterdams, und noch während des ganzen Jahres 1439 quälte er Holland und Seeland.[1]) Flandern aber fügte sich dem furchtbaren Bundesgenossen der Hanse und schloß mit dieser noch am 20. September 1438 Frieden.

Schwerlich wäre die Kampflust der Holländer so herausfordernd, ihre Energie so zäh gewesen ohne die Übertragung der burgundischen Herrschaft auf Holland, die bis 1433 erfolgt war. Allerdings raubte die Einordnung in das burgundische Reich Holland die alte wirtschaftliche und politische Selbstbestimmung, aber dafür gab sie ihm das sichernde und belebende Gefühl der Zugehörigkeit zu einem machtvollen und blühenden Staatswesen. Die neue Herrschaft erdrückte schnell die wilden Parteikämpfe der Hoekschen und Kabeljauwschen, indem sie erstere vernichtete und letztere dadurch allmächtig im Lande wurden. Sie wandte dem Städtewesen und den Handelsinteressen des Landes große Aufmerksamkeit zu und begünstigte und sicherte daher die herrschende Stellung der kaufmännischen Kreise in den holländischen Stadtverfassungen. Sie erleichterte es dadurch den holländischen Städten, alle Kräfte nachdrücklich und unverkümmert in den Dienst ihrer kommerziellen Interessen zu stellen. Und das Verhalten der Holländer gegen die Hanse ist der beste Beweis ihres durch den Anschluß an das burgundische Reich bedeutend gesteigerten Machtbewußtseins.

Im übrigen waren auch in politischer Beziehung die Umstände beim Beginn des Krieges durchweg den wendischen Städten günstig. Denn mit England hatte die Hanse im Frühjahr 1437 einen Vertrag geschlossen, der, wenn er auch in Preußen nicht anerkannt wurde, doch die Beziehungen zwischen beiden Mächten wieder auf eine feste Friedensgrundlage stellte und dem hansischen Handel den englischen Markt offen hielt, während die Hanse den Verkehr mit Burgund einstellte, Burgund und England verfeindet waren und England zur See der überlegene Teil war. Im skandinavischen Norden aber hatte sich die politische Lage bis zu diesem Zeitpunkte derartig gestaltet, daß die wendischen Städte über die nordischen Völker und den Sund einen beherrschenden Einfluß auszuüben vermochten. Hiervon aber hing der Erfolg ihrer Sperrmaßregeln gegen Holland in erster Linie ab.

[1]) HR. 2. II n. 285, Velius, Chron. v. Hoorn, S. 38.

3. Der skandinavische Norden, die Hanse und Holland im Kriege 1438—1441.

Schon ehe die wendischen Städte sich den Holsten zur Bekämpfung König Erichs anschlossen, war in Schweden und Norwegen Abneigung gegen die Fortsetzung des Krieges um Schleswig zutage getreten. Seit 1427 war sie schnell gewachsen. Denn wenn auch Norwegen mit dem Handelsmonopol des deutschen Kaufmanns keineswegs zufrieden gewesen war, so war doch der gegenwärtige Zustand der Verwüstung seiner Küsten, der Verarmung des Volks und der Stockung des Verkehrs noch viel schlimmer. Schwer lasteten ferner auf den drei nordischen Völkern die Münzentwertung und der Zwangskurs des minderwertigen Geldes, die häufigen Aufgebote zur Kriegsfahrt und die drückenden Kriegssteuern verschiedener Art, die mit rücksichtslosem Zwange durch die Vögte eingetrieben wurden. Schweden und Norwegen mußten für eine Sache kämpfen und leiden, die nicht ihre, sondern eine dänische war, sie waren in Gefahr, zu Untertanenländern Dänemarks herabgedrückt zu werden.[1]) Ein furchtbarer Haß gegen die fremden Vögte, die das Landesrecht mißachteten und hart und gewalttätig herrschten, und gegen den König selbst, der sie und das von ihm beschworene Recht ihrer Väter vor Vergewaltigung nicht schützte, stellte sich ein und rief den Aufstandsgedanken im Norden ins Leben.

Nachdem im Herbst 1433 und wieder im Frühjahr 1434 in der kraftvollen und selbstbewußten Bevölkerung der kupfer- und eisenerzreichen Tallande Schwedens, Dalekarliens, kleinere Unruhen zutage getreten waren, brach dort im Juni 1434 unter der Leitung eines angesehenen Bergwerksbesitzers Engelbrecht Engelbrechtson der große Volksaufstand aus.[2]) Alle Ausländer sollten vom schwe-

[1]) Vgl. von der Ropp, zur deutsch-skandinavischen Gesch. des 15. Jhs., S. 14ff., 47ff., Styffe, Bidrag till Skandinaviens historia, II S. XCIff., Daae, Bidrag til Norges historie i Aarene 1434—42 i. Norsk hist. Tidsskrift IV S. 72ff., Erslev, Dronning Margrethe, S. 249ff., Erslev, Erik af Pommern S. 279ff.; Erichs bestimmte Erklärung den Schweden gegenüber, an dieser Politik festhalten zu wollen, weil sie diejenige seiner Vorgängerin sei, vgl. HR. 2. I n. 603 § 8.

[2]) Von der Ropp a. a. O. S. 19ff., Erslev, Erik, S. 327ff.

dischen Boden vertrieben, die Union aufgelöst, die Selbständigkeit und Selbstverwaltung Schwedens und die alten leichten Abgaben, wie sie zu Erichs des Heiligen Zeiten gewesen, wiederhergestellt werden.[1]) Schnell ergriff die Bewegung die Bauernschaften der andern Landesteile bis hinab zur Südgrenze und wurde durch ein Bauernheer auch nach Finland hinübergetragen. Die dänischen Vögte flohen zum großen Teil.[2]) Aber wie 1389 gegen die dänischen Truppen, so behauptete sich jetzt gegen das schwedische Bauernheer Stockholm unter seinem besonnenen dänischen Hauptmann Hans Kröpelin als Hauptwaffenplatz und Stützpunkt der dänischen Macht für den voraussichtlichen Kampf gegen die Rebellen. Deshalb ließ Engelbrecht, um eine von Stockholm unabhängige Wasserverbindung des Mälarsees mit der Ostsee herzustellen, 1435 den Schiffahrtskanal bei Södertelge graben.[3]) Mit einer durch Sturm verminderten Heeresmacht landete König Erich im Herbst in Stockholm und schloß am 15. November mit den Schweden einen für ihn günstigen Vertrag, der für ein Jahr alle Feindseligkeiten verbot und die Erledigung der Streitfragen einem schwedisch-dänischen Schiedsgericht vorbehielt, das am 8. September 1435 in Stockholm zusammentreten sollte.[4])

Mit wiederholten Werbungen um Hilfe bestürmten die Aufständischen inzwischen die Norweger, die Hansestädte der Ostsee und den deutschen Orden. Als Preis derselben stellten sie ihren Kaufleuten für den Besuch Schwedens Befreiung von allen ungerechten Zöllen, später sogar Befreiung von sämtlichen Abgaben in Aussicht.[5]) Gewiß war in Lübeck die Freude über die Verlegenheiten, die den Dänen durch den Aufstand der Schweden erwuchsen, groß, und die wendisch-lübische Politik nutzte dieselben aus, um den Frieden von Wordingborg am 17. Juli 1435 vom König zu erlangen. Aber von einer Parteinahme für die Aufständischen war sie weit entfernt. Die wendischen Städte nahmen im Gegenteil

---

[1]) HR. 2. I n. 388.

[2]) Vgl. Livl. UB. VIII n. 829, 867, 872, von der Ropp a. a. O. S. 22 f., Erslev, Erik, S. 329 f.

[3]) Script. rer. Suecic. I S. 91.

[4]) HR. 2. I n. 448; n. 391, vgl. S. 302 Anm. 3, Rydberg, Sverges Traktater III S. 124 ff., v. d. Ropp a. a. O. S. 25 f., Erslev, Erik, S. 335.

[5]) HR. 2. I n. 389—391, S. 306 Anm. 1, 2, n. 446—449, VII S. 686, Livl. UB. VIII n. 858, Korner S. 531 § 1598.

nun eine dem Könige wohlwollende Haltung an, scheinen wenigstens unter der Hand ihm die Einstellung ihres Verkehrs nach Schweden für den Fall eines dänisch-schwedischen Krieges verheißen zu haben.[1]) Sie warteten den weiteren Verlauf der Bewegung ab, deren Tragweite und Ausgang sich zur Zeit noch nicht übersehen ließ, und blieben einer Einmischung in dieselbe fern.

Jedoch der König hielt den Vertrag nicht, den er am 14. Oktober 1435 zu Stockholm mit den Schweden schloß. Er kam schnell wieder auf seine alte Politik zurück und stieß dadurch auch die schwedische Reichsratspartei zurück, die unter Leitung des jungen, in Stockholm von ihm nach dem Wunsche der Schweden zum Reichsmarschall ernannten Karl Knutson Bonde stand.[2]) Engelbrecht nahm im Frühjahr 1436 die Bekämpfung Dänemarks wieder auf. Er suchte aufs neue die mit der dänischen Regierung Unzufriedenen in Südnorwegen mit sich fortzureißen und die Geneigtheit der Hansestädte zu gewinnen.[3]) Da wurde er am 27. April ermordet. Die Wut des Volkes, das dadurch seines Hauptes beraubt war, richtete sich gegen Karl Knutson, weil er verdächtig war, um den beabsichtigten Mord gewußt zu haben. Der König aber war nicht imstande, diese augenblickliche Verwirrung Schwedens auszunutzen. Denn nun begann auch in Südnorwegen unter Leitung des Amund Sigurdson der von Engelbrecht angeregte Aufstand gegen das dänische Regiment, und in Dänemark selbst traten wachsende Anzeichen des Mißvergnügens über die Regierung Erichs zutage.[4]) In dieser kritischen Lage, in seinen drei Reichen von Abfallsgelüsten bedroht, überwand sich der König und rief im Mai 1436 Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Wismar um Hilfe an. Er stellte ihnen seine ganz besondere Erkenntlichkeit in Aussicht, wenn sie die Vermittlung zwischen ihm und seinen Untertanen auf sich nähmen.[5])

Die Städte taten es. Sie bewogen den schwedischen Reichsrat, in eine Tagfahrt mit dem Könige zu Kalmar am 15. Juli 1436 zu willigen und die vier Städte zusammen mit dem Reichsrate von

---

1) Tratzigers Chronika S. 177.

2) HR. 2. I n. 448, 456, 458, Livl. UB. VIII n. 988, 1007, Rydberg, Traktater, III S. 147ff., 152ff., v. d. Ropp a. a. O. S. 30ff.

3) HR. 2. I. n. 591.

4) Von der Ropp a. a. O. S. 38f., Daae a. a. O. S. 76, HR. 2. I n. 607 § 8.

5) HR. 2. I S. 524, v. d. Ropp a. a. O. S. 39 u. Anm. 2.

Dänemark und Norwegen als Vermittler anzuerkennen.[1] Die wendischen Städte und die Aristokratie des Nordens erschienen als die ausschlaggebenden Faktoren in den Streitigkeiten zwischen dem König und den Schweden. Jedoch vor Beginn der Verhandlungen zu Kalmar reichten die Boten der Städte unter Führung von Heinrich Rapesulver in Kopenhagen dem König zur vorherigen Bewilligung die besonderen Wünsche dieser ein.[2] Sie verlangten in Kopenhagen und Kalmar als Vorbedingung ihrer Vermittlung, daß der König unbedingt auf die Erhebung des Sundzolls von Mitgliedern der Hanse, worüber sich schon im Frühjahr Danzig bei den wendischen Städten beschwert hatte, und auf die Beschirmung Rostocks verzichte. Der König berief sich darauf, daß der Hochmeister ihm 1423 die Zollerhebung von seinen Untertanen gestattet habe, er erklärte uneingeschränkt für zollfrei nur die Schiffe und Güter von Bürgern der vier Städte und Stralsunds, sowie später auch Greifswalds, weil es während des Krieges treu zu ihm gehalten habe. Jedoch er mußte nachgeben und feierlich allen Hansen den unbeschränkten Genuß der Privilegien im Norden und die Freiheit vom Sundzoll versprechen, doch sollte, um Irrungen zu vermeiden, jedes hansische Schiff das Wappen seiner Heimatstadt bei der Durchfahrt durch den Sund vor der Zollstation Örekrok am Mast aufziehen und auf seinem Vorkastell ausstecken. Außerdem versprach er Rostock fallen zu lassen.[3] Dann erst nahmen sich die Städteboten zusammen mit dem dänischen Reichsrat der Vermittlung seines Streits mit den Schweden an, aber in anderer Weise als der König gehofft hatte. Denn Rapesulver verlangte eindringlich von ihm im Interesse von Ruhe und Ordnung im Norden die Anerkennung der schwedischen Forderungen. Und der König mußte trotz alles Sträubens auch hierin nachgeben, den Schweden verzeihen, den Stockholmer Vertrag vom vergangenen Herbst im wesentlichen anerkennen. Die Garantie für die Beobachtung desselben übernahmen beiden Parteien gegenüber die Vermittler. Schließlich aber ermahnte der dänische Reichsrat, nachdem er und der schwedische

---

[1] Rydberg, Traktater, III n. 474, HR. 2. I n. 592, 593.

[2] HR. 2. I n. 601, 602, S. 534 Anm. 1, 2, u. 603 § 3, Korner S. 562 § 1612.

[3] HR. 2. I n. 533 § 6, 550, 552, 603 § 1, 2, 609—611, II n. 10, vgl. n. 120, 121, 124, Christensen, Unionskongerne og Hansestäderne S. 29 u. Anm. 1.

den Städteboten die Beobachtung der Privilegien zugesagt hatten, seinen König, dafür ebenfalls mit Ernst Sorge zu tragen.[1])

Und nun begannen die nordischen Aristokratien sich immer mehr als die eigentlichen Träger der Macht zu fühlen. Und wenn auch die aufständische Bewegung in Norwegen sich beruhigte und dies Land fortan treu zu seinem König stand, so zeigte sich dagegen nun selbst im dänischen Reichsrat wachsende Unzufriedenheit mit ihm. Dieser fühlte sich vor allem dadurch verletzt, daß der König, um ebenso wie seine Vorgängerin die Fortdauer der Union für die nächste Generation noch bei seinen Lebzeiten zu sichern, seinen pommerschen Vetter Bogislaw, der in Norwegen Erbe der Krone war, auch Dänemark und Schweden hartnäckig mit Übergehung ihres freien Wahlrechts als seinen künftigen Nachfolger aufdrängen wollte.[2])

Die Hansestädte aber mußte es befremden, daß der König keinerlei Eifer zeigte, seinen zu Kalmar ihren Boten gegebenen Versprechungen nachzukommen. Seeräuber begannen wieder von den nordischen Küsten aus das Meer zu beunruhigen. Rostock entzog er trotz der Mahnungen der Städte seinen Schutz nicht,[3]) den Sundzoll fuhr er fort, von den Untertanen des Hochmeisters zu erheben.[4]) Da er tief verstimmt über den dänischen Reichsrat nach der Kalmarer Tagfahrt nach Wisby, dann nach Preußen übergesiedelt war, rief der Reichsrat endlich im Frühjahr 1437 die Vermittlung der wendischen Städte zwischen ihm und seinem Herrn an. Aber dieser, der gehofft hatte, daß innere Zwietracht seine eigene Autorität in seinen Reichen wieder heben werde, war empört über die Einmischung der Städte, als sie ihn um Rückkehr nach Dänemark ersuchten. Dennoch kehrte er von Preußen Mitte Juli auf die Wisborg zurück, zog aber aus Pommern seine Vettern und Scharen Bewaffneter an sich und ging mit ihnen nach Dänemark unter Segel. Bei Hiddensö empfing er Boten des Reichsrats, die ihn aller schuldigen Ehren, Rechte und Gehorsams versicherten, eine Beeinflussung des freien Wahlrechts der Dänen aber bestimmt

---

[1]) HR. 2. I n. 603 § 8—12, 604—608, Korner S. 562f. § 1612. Vgl. Erslev, Erik, S. 363ff.

[2]) Sars, Udsigt over den norske Historie, III S. 70, vgl. bereits HR. 1. VI n. 503 § 16, i. allgem. v. d. Ropp, Deutsch-skandinav. Gesch. S. 55ff.

[3]) HR. 2. II n. 13, VII n. 454 u. Anm. 2.

[4]) HR. 2. II n. 14, 72, 120—129, 213, 290 § 8.

ablehnten, auch wohl die Entlassung seines Heeres zur Vorbedingung seines Erscheinens in Dänemark machten. Darin gab der König nach. Im September betrat er, nur von seinen pommerschen Vettern begleitet, Dänemark wieder.[1]) Zur selben Zeit schloß Lübeck mit Herzog Adolf von Schleswig einen Vertrag, der die Stadt in den Pfandbesitz Fehmarns setzte und ihr dadurch eine vorzügliche Angriffs- und Verteidigungsstellung in der westlichen Ostsee gewährte.[2])

Trotz des wiederholten entschiedenen Widerspruchs des Reichsrats hielt König Erich mit der ihm eigenen Zähigkeit an der Nachfolge seines Vetters Bogislaw fest. Als er ihn aber durch Übertragung großer Lehen zum Herrn von Fünen machte, seine Anhänger in Dänemark aufbot, die Bauernschaft von Seeland und bald auch von anderen Landesteilen durch die Erteilung von Privilegien gegen die weltlichen und geistlichen Großen aufwiegelte, um diese dadurch zur Anerkennung Bogislaws zu zwingen, als er auf neue Verhandlungen mit Schweden nicht mehr einging, sondern unter Mitnahme des Reichsschatzes im Sommer 1438 nach Gotland zurückfuhr, um dänischen Boden nicht wieder zu betreten, zerriß er die letzten Bande zwischen sich und seinen Untertanen.[3]) Ein unköniglicher, ein moralisch und geistig geringwertiger Mann trat vom politischen Schauplatz ab. Die Sassenchronik und die schwedische Reimchronik stimmen in dem Nachruf überein: Koning Erik helt nenen loven unde ok nene breve, nene ede, de he sworen hadde, und: han aktade ey thet som han svor.[4])

Während Lübeck und die anderen Städte in völlig abwartender Haltung der Entwicklung der dänisch-nordischen Angelegenheiten gegenüber verharrten, die Verwirrung in Dänemark wuchs, Herzog Adolf von Schleswig von den jütischen Bauern gegen den dortigen Adel herbeigerufen die Grenze überschritt, in Schweden Karl Knut-

---

[1]) HR. 2. II S. 102 Anm. 3, n. 118, 124, 125 u. Anm. 2, Korner S. 569 § 1630, Strals. Chron. I S. 181 unter 1438.

[2]) Lüb. UB. VII n. 750, vgl. VIII n. 226, IX n. 316, 390, 796, Waitz, Schlesw.-holst. Gesch. I S. 346.

[3]) v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 66ff., Kn. Fabricius, Bondeopröret 1441, i. Dansk hist. Tidsskrift 7. R. II S. 496.

[4]) Quellenslg. f. schlesw.-holst. Gesch. III S. 114, Script. rer. Suecic. I S. 62 Kp. 12. Über die von Erslev in seinem Buch Erik af Pommern versuchte Ehrenrettung des Königs vgl. Daenell i. d. histor. Zeitschrift 94 S. 500ff.

son, indem er seine Wahl zum Reichsvorsteher durchsetzte, eine königsähnliche Stellung errang, sah sich der dänische Reichsrat, der noch am 9. Juli 1438 in Kalmar mit dem schwedischen den Fortbestand des alten Bundes der drei Reiche, d. h. den Frieden untereinander auf alle Fälle verabredet hatte, zum Handeln gedrängt. Von Korsör aus lud er am 28. Oktober 1438 den jungen Herzog Christof von Baiern, den Sohn von Erichs Schwester Katharine, zur Übernahme der Reichsvorsteherschaft ein. Schnell leistete dieser dem Ruf Folge, im Frühjahr 1439 traf er in Lübeck ein.[1]) Es war nicht anders: der Weg auf die nordischen Throne führte für ihn wie 100 Jahre vorher für Waldemar Atterdag nicht nur im geographischen Sinne über Lübeck. Wie etwas Selbstverständliches erschien Lübeck in diesen Wirren des Nordens als der Brennpunkt, an dem die Fragen der nordischen Politik unter dem Vorsitz des lübischen Rats erörtert und geregelt wurden. Die dänischen Großen, die die Entfernung Erichs beabsichtigten, fühlten sich allein nicht mächtig genug dazu und suchten, wie der Verlauf der nun folgenden Verhandlungen zu Lübeck zeigte, Rückhalt an den vier Städten und an dem Herzog von Schleswig. Diese beiden Mächte wurden dadurch für die weitere Entwicklung der nordischen Frage ausschlaggebend und konnten demgemäß einen ihrer Hilfe angemessenen Preis fordern.

Nach mehrmonatlichen Verhandlungen, erst nachdem man wußte, daß die Unionspartei in Schweden sich gleichfalls für Christof entschieden hatte, kündigten die in Lübeck anwesenden 37 dänischen Reichsräte am 23. Juni 1439 König Erich in eingehend begründender Urkunde, die an das Portal der Marienkirche zu Lübeck angeschlagen wurde, Treue und Gehorsam auf. Am 2. Juli verständigten sie sich mit Herzog Adolf, indem sie ihm zugestanden, was der Wordingborger Friede ihm noch vorenthalten hatte, den Rest Nordschleswigs, Hadersleben und Ärö, und seine Belehnung mit dem Herzogtum von Christof, wenn er König geworden sei, zu erwirken versprachen.[2]) Noch ehe sie sich dadurch den Rücken gegen die Holsten gedeckt, hatten sie sich am 26. Juni

[1]) v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 70ff., Erslev, Erik, S. 394ff., vgl. den Kalmarer Unionsvertrag bei Rydberg, Traktater, III S. 181ff., sonst Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 78f., 80: na paschen.

[2]) Waitz, Schlesw.-holst. Gesch. I S. 341, v. d. Ropp, Deutsch-skand. Gesch. S. 78ff., Christensen, Unionskongerne usw., S. 35, Erslev, Erik, S. 400f.

durch einen Vertrag der Hilfe der vier Städte zur Wiederherstellung von Ruhe und Frieden in Dänemark versichert. Außerdem versprachen sich beide Teile gegenseitig Hilfe mit Rat und Tat für den Fall, daß Dänemark oder die Städte von irgendeiner Seite, also in erster Linie von König Erich, angegriffen würden. Beide sicherten sich gegenseitig den Genuß aller Privilegien und Rechte zu. Die Reichsräte verpflichteten sich, für die Bestätigung der hansischen Freiheiten in Dänemark durch den künftigen Herrscher, sowie für die Befreiung aller Hansen vom Sundzoll durch ihn zu sorgen. Sie verpflichteten sich ferner, keinerlei Beziehungen zu den Holländern zu unterhalten, solange diese der Städte Feinde seien, und Rostock preiszugeben, wenn es nicht bis zum 10. August die alte Verfassung wiederhergestellt habe.[1])

Lübische Schiffe führten den neuen Reichsvorsteher im Juli nach Seeland seinen keineswegs leichten Aufgaben zu.[2]) Der erste Erfolg der dänisch-wendischen Vereinbarungen war die Unterwerfung Rostocks unter den Willen der fünf anderen Städte am 29. September 1439. Die sechs wendischen Städte waren somit wieder geeint.[3]) Die weitere Folge davon war die offene Feindschaft Erichs und seiner Anhänger gegen die wendischen Städte. Auch die Ordensuntertanen hatten unter dieser zu leiden. Vergeblich jedoch forderten Christof und der Reichsrat den Hochmeister und seine Städte zur Teilnahme an der Bekämpfung Erichs und seiner pommerschen Vettern auf, die in wachsendem Maß die See durch Räubereien unsicher machten.[4])

Indem die lübische Politik Dänemark die Verpflichtung auferlegte, gegen Holland eine feindliche Haltung anzunehmen, erreichte sie ohne Opfer, was sie während des Krieges um Schleswig nur mit großer Mühe und keineswegs vollständig hatte durchführen können, die Schließung des Sundes. Wieder war der Verkehr des Ostens mit Westeuropa angewiesen auf den Lübecker Markt. Wieder schien Lübeck die zentrale Stellung eines ausschließlichen

---

[1]) HR. 2. II n. 306.

[2]) Strals. Chron. I S. 182, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 36 Anm. 2.

[3]) HR. 2. II n. 315, Strals. Chron. I S. 182, Laspeyres, Chronicon Sclavicum, S. 187; i. allgem. Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, rostock. Gymnas. Progr. 1888, S. 24.

[4]) HR. 2. VII n. 466, 467, II n. 313 § 5, 354 § 4, 355, 356, Livl. UB. IX n. 474, 500.

Vermittlers zwischen Westen und Osten einnehmen zu müssen. Und die Wirren innerhalb der Union räumten den Städten einen bestimmenden Einfluß auf den Norden ein. Nur war die Herrschaft über die dänischen Wasserstraßen keine vollständige, solange Erichs Anhänger die Hauptschlösser an denselben innehatten, Peter Oxe Helsingborg und Helsingör, Iver Jensson Korsör und Axel Pedersson Warberg in Halland. Um die Einnahme dieser, vor allem der beiden Sundschlösser konzentrierte sich zunächst daher der Kampf. Aber wie das wendisch-dänische Bündnis einerseits gegen Erich, andererseits gegen die Holländer Front machte, so legte es auch beiden Gegnern eine Verbindung miteinander nahe. Die natürlichen Vorteile des durch die Politik Lübecks erweiterten Krieges lagen auf seiten der Städte. Ob sie ihr Endziel, die Unterwerfung der Holländer unter die verkehrspolitischen Maßregeln der Hanse, erreichten, hing in erster Linie von dem Ausharren des dänischen Bundesgenossen an ihrer Seite ab.

Zwischen den wendischen Städten und den Holländern war der Krieg zur selben Zeit ausgebrochen, als der dänische Reichstag zu Wordingborg die innere Krisis des Nordens auf den Höhepunkt führte und das Interesse der wendischen Städte dadurch aufs stärkste in Anspruch genommen war. Der Ausgang des Zwiespalts im Norden war noch nicht abzusehen, und der Ausbruch des Krieges mit Holland erschien den Städten darum verfrüht und war ihnen unbequem. In ihrem Auftrage setzte das hansische Kontor zu Brügge die Verhandlungen mit den Holländern fort. Aber alle Verständigungsversuche scheiterten an der Unnachgiebigkeit beider Gegner.[1]) Jedoch durchkreuzte das Kontor die Absicht der Holländer, sich über die wendischen Städte hinweg mit dem Hochmeister zu verständigen.[2]) Hamburg aber zog sich 1439 in dem Wunsch, jeden Zusammenstoß mit dem burgundischen Herzog zu vermeiden, aus seiner Machtstellung in Ostfriesland zurück.[3])

Zwischen den wendischen Städten und den Holländern entqrannte im Frühjahr 1439 ein wilder Kaperkrieg. Am 19. März

---

[1]) HR. 2. II n. 248 § 1, 8, 251, 254 § 3—5, 262, 285, 286, 289, 291, 303, 304.

[2]) HR. 2. II n. 248 § 1, 286 § 4—7, 288, 304.

[3]) Vgl. darüber genauer im 2. Buch II 1. Kap.

warnte Herzog Adolf von Schleswig die östlichen Hansen vor der Fahrt durch die dänischen Wasserstraßen nach Holland, da er nebst den vier wendischen Städten Kriegsschiffe ausgerüstet habe. Dennoch gab der Hochmeister entgegen den dringenden Wünschen seiner eigenen Städte die Fernfahrt frei.[1]) Unterschiedslos wie zuvor beraubten die Holländer ihre Feinde und die Neutralen.[2]) Ein Verkehr zwischen der Baie und der Ostsee war daher 1439 ebensowenig aufrecht zu erhalten wie im Jahre vorher. Im Juli traf die Alarmnachricht in Lübeck ein, daß die Holländer mit einer großen Flotte von 30 Schiffen mit Vorkastellen bei Marstrand lägen, um die Bergenflotte der wendischen Städte abzufangen.[3]) Wie die Süderseer, so nötigten die Holländer fortgesetzt auch die Fläminger und Brabanter, ihren Verkehr in östlicher Richtung einzustellen.[4]) Ihre Absicht war offenbar, den gesamten Fernverkehr des Ostseegebiets lahmzulegen. Nach der andern Seite gerieten sie aber auch in Feindseligkeiten mit den Spaniern, und es war für die Seestreitkräfte der wendischen Städte bedenklich, daß es „den seeländischen Piraten und Likendeelern“ gelang, eine Anzahl großer spanischer Fahrzeuge wegzunehmen, denen die lübischen weder an Größe noch an Gefechtswert gewachsen waren.[5])

Die Lede von Flandern aber, die außerstande waren, die Holländer zur Beobachtung des Friedens in den flandrischen Gewässern anzuhalten, sahen ihren Außenhandel durch sie aufs schwerste gehemmt. Vergeblich suchten sie zwischen ihnen und den Spaniern zu vermitteln.[6]) Auch an die wendischen Städte schickten sie eine Gesandtschaft, die im August und September

---

1) HR. 2. II n. 292, vgl. VII n. 494 § 14; II n. 290 § 2.

2) Vgl. Hans. UB. VIII n. 18, vgl. n. 17; n. 127, vgl. 837. Jan v. Dixmuyden i. Corpus Chron. Flandriae III S. 107.

3) HR. 2. II n. 307.

4) HR. 2. II n. 288, 303, VII n. 493 passim, Lüb. UB. VII n. 808. Zur Unterdrückung des Verkehrs der Süderseer in östlicher Richtung durch die Holländer, zu dessen Einstellung jene sich übrigens durch den Vertrag von 1438 verpflichtet hatten, vgl. Schrassert, Hardervicum antiquum II S. 30ff., Kamper Chroniken I S. 9 (von Moonen, Chronyke van Deventer 1688, S. 40 u. Dumbar, het kerkelik en wereltlik Deventer II S. 136f. wahrscheinlich irrtümlich zu 1443 erzählt), HR. 2. II S. 380 Anm. 3.

5) Jan v. Dixmuyden a. a. O. S. 107, de Jonghe, Cron. v. Vlaenderen III S. 423. HR. 2. II n. 401, 457, 488 § 16.

6) HR. 2. II S. 264 Anm. 1, S. 307 Anm. 2.

1439 sich in Lübeck aufhielt und keine Zurückweisung erfuhr, obwohl die Fragen des Nordens inzwischen eine den Städten sehr erwünschte Klärung gefunden hatten. Jedoch den Vertrag, den die Lede im Februar 1440 zu St. Omer zwischen den Holländern und den Boten des Brügger Kontors als Vertretern der Städte vereinbarten, lehnten diese ab, weil er die holländisch-preußischen Streitigkeiten wieder von den holländisch-wendischen trennte.[1]) Dagegen stellten sie selbst einen Vertragsvorschlag auf, dessen Hauptforderung das Endziel ihrer Bestrebungen klar erkennen läßt: die Holländer sollten sich verpflichten, während eines zehnjährigen Stillstands den Beschlüssen der Hansetage, den hansischen Verordnungen über Handelsbetrieb und Verkehr zu gehorchen, d. h. sie sollten sich den Einschränkungen fügen, die von den Hansestädten über ihren Verkehr verhängt werden würden.[2]) Nur Hamburg war mit dem Entwurf nicht zufrieden, weil, wie Lübeck wenigstens vermutete, seine auf Monopolisierung des gesamten Elbgetreidehandels gerichtete Stapelpolitik keine besondere Berücksichtigung erfahren hatte.[3])

Die Kriegslage war für die wendischen Städte im Frühjahr 1440 günstig. Im Ordensstaat erfolgte der durch die wachsende Verschärfung der Gegensätze seit lange vorbereitete Bruch zwischen dem Hochmeister und seinen Untertanen; am 14. März besiegelten die preußischen Stände den verhängnisvollen Bund gegen Gewalt. Dieser Schritt nötigte die preußischen Städte, den Wünschen ihrer kriegführenden hansischen Genossinnen mehr Entgegenkommen als bisher zu beweisen, und benahm der burgundischen Politik die Möglichkeit, die Sache der preußischen Städte von derjenigen der wendischen zu trennen. Und ebenso wie die preußischen Stände und der Hochmeister waren die von König Erich abgefallene dänische Aristokratie und der neue Reichsvorsteher Christof augenblicklich von den wendischen Städten abhängig.

Mit verschärften Maßregeln suchten diese nun die Holländer zur Unterwerfung zu zwingen. Am 28. Februar 1440 tagten in Lüneburg mit dem Rate dieser Stadt die Boten von Lübeck, Hamburg und Wismar und gewannen ihn für die soeben in Lübeck von ihnen

[1]) HR. 2. II n. 304, S. 248, n. 310, 321 u. Anm. 1, 354 § 3, 378, 434 § 19.
[2]) HR. 2. II n. 382.
[3]) HR. 2. II n. 362, vgl. n. 354 § 5, 6, 11, 373.

beschlossenen Maßnahmen. Der Verkehr mit Bergen ward nur gestattet den sechs wendischen und den sächsischen Städten, weil diese ihren Handel mit Bergen über und im Anschluß an die wendischen Städte betrieben. Die Vermittlung eines direkten Verkehrs zwischen Bergen und andern Gegenden wurde den Hansen und Nichthansen verboten. Hamburg blieb der Verkehr mit Emden gestattet, falls es dafür sorgte, daß die dorthin ausgeführten Waren nicht den Holländern zugute kämen. Die Fahrt durch den Sund nach dem Westen wurde allen Hansen verboten. Im Verkehr mit dem Binnenlande sollten die von Lüneburg her in den wendischen Hafenstädten gerade vom Rhein her fälligen Frachtwagen ihren Wein ausladen und die übliche Rückfracht an Hering und Stockfisch einnehmen; nach der Heimkehr der hansischen Kaufleute von der Frankfurter Fastenmesse aber sollte die Ausfuhr über Land eingestellt werden. Den östlichen Hansestädten wurde die Versendung von Waren zu Lande nach Flandern verboten und das Brügger Kontor angewiesen, solche bei ihrer Ankunft dort zu arrestieren. Den Hansestädten im Westen, den Städten in Flandern und Brabant und dem hansischen Kontor zu Brügge wurde die Zusendung aller Kaufmannsgüter in die kriegführenden Städte bis nach Beilegung des Streits mit Holland verboten.[1]) Die wendischen Städte suchten also eine vollständige Absperrung Hollands von allen Märkten und Waren des Ostseegebiets und des Nordens herbeizuführen. Sie hofften zugleich durch die Verfügung der gänzlichen Verkehrseinstellung die andern burgundischen Niederlande zu einer kräftigern Einwirkung auf die burgundische Regierung und auf die Holländer sowie die andern Hansestädte zur Teilnahme an der Bekämpfung der Holländer zu nötigen. In beiden Richtungen aber täuschten sie sich. Die andern Hansestädte lehnten die Teilnahme an Feindseligkeiten gegen die Holländer ab, sie fügten sich jedoch wohl oder übel dem Zwange der wendischen Verkehrsordonnanz.[2])

Noch aber war König Erich keineswegs machtlos im Norden. Norwegen hielt noch an ihm fest. In der schwedischen und dänischen Aristokratie hatte er noch mächtige Anhänger. In Dänemark wußte er mit Geschick nach wie vor die Bauern gegen den Adel

---

[1]) HR. 2. II n. 341—344, vgl. n. 350, 354 § 1, 10.
[2]) HR. 2. II n. 344, 354 § 2, vgl. § 5, 6, 11.

auszuspielen. Und bei ihnen wie auch in den dänischen Städten erregte der neue Reichsvorsteher durch ein Verbot der Ausfuhr von Lebensmitteln großes Mißvergnügen. Christof befand sich in gedrückter Lage. In Schweden hatte Karl Knutson am 6. Januar 1440 den Beschluß durchgesetzt, daß kein Ausländer zum Könige des Landes gewählt werden dürfe. König Erich hatte außerdem nicht gesäumt, das Bündnis zwischen den wendischen Städten, Christof und Dänemark gegen ihn und Holland schon im Juli 1439 mit einer Annäherung an die Holländer zu beantworten. Seine Gesandten hatten Herzog Philipp ein Bündnis angeboten, die Aussendung einer starken holländischen Flotte begehrt, die den König von Wisby nach Dänemark zurückführen sollte, den Holländern Handelsfreiheiten und Vorrechte vor den Hansen im Verkehr mit dem Norden und die Einräumung von Helsingör und Helsingborg in Aussicht gestellt.[1])

Im Frühjahr 1440, als die neue Verkehrsordonnanz den Ernst der wendischen Städte zeigte, ging Herzog Philipp auf die Anerbietungen König Erichs ein und ermächtigte die Führer der holländischen Flotte am 18. April zum Abschluß eines Vertrages mit dem Könige gemäß seiner Anerbietungen. Jedoch sollten sie für den Fall, daß Christof dem Herzoge die Vermittlung seines Streites mit dem Könige übertragen wolle, dieser aber sich dessen weigere, oder für den Fall, daß es zwischen den wendischen Städten und den Holländern zum Frieden komme, sich zur Unterstützung König Erichs nicht weiter für verpflichtet halten.[2]) Für eine Wiederherstellung der Herrschaft des Königs ihre Kräfte einzusetzen, daran lag also der burgundisch-holländischen Politik nichts. Sie war bereit, ihn preiszugeben, sobald ihr eine Verständigung mit seinen Gegnern gelang.

Inzwischen hatte die Lage im Norden eine wichtige Veränderung erfahren. Am 9. April 1440 war Christof auf dem Landsthing zu Wiborg in Jütland zum König in Dänemark gewählt worden.[3]) Und nun erst vollzog Lübeck die bisher verzögerte Absage an König Erich; am 20. April übersandte es ihm die Erklä-

---

[1]) v. d. Ropp, Z. deutsch-skand. Gesch. S. 91, vgl. HR. 2. II n. 364, 368 § 1.

[2]) HR. 2. II n. 363—368.

[3]) v. d. Ropp, a. a. O. S. 92.

rung, daß es für seine im Norden verkehrenden Kaufleute sich nach einem kräftigeren Schutz habe umsehen müssen und solchen von dem neugewählten Dänenkönig erwarte.[1]) Am 30. April erfolgte in Kolding die feierliche Belehnung Herzog Adolfs von Schleswig mit dem ganzen Herzogtum als Erblehen durch den neuen König. Dort wurde auch zwischen diesem und den Boten der vier Städte die Kriegslage erörtert und das Bündnis bekräftigt. Ein Teil war mißtrauisch auf den andern, daß er mit den Holländern sich allein vertragen möchte, und dänischerseits, wo man den Städten überhaupt die Schuld an der Verfeindung mit Holland beimaß, war die Neigung zum Eingehen auf die schon wiederholt erfolgten Friedensanerbietungen der Holländer groß genug, denen man bisher mit Rücksicht auf die unentbehrliche Hilfe der Städte in den inneren Angelegenheiten des Landes nicht hatte nachgeben können.[2])

Mit Eifer aber arbeiteten nun die Städte an der Aussendung ihrer Flotte in den Sund, um dem Durchbruch der Holländer noch rechtzeitig begegnen zu können. Denn schon vor dem 1. April 1440 war ein Teil der holländischen Flotte, sechs Schiffe mit Vorkastellen und elf Bartzen mit tausend Bewaffneten an Bord, vor Helsingborg eingetroffen und mit Peter Oxe daselbst in enge Fühlung getreten, hatte auch an König Erich durch zwei Bartzen Nachricht gesandt.[3]) Die Hamburger Schiffe kreuzten in der Nordsee und störten die holländischen Heringsfänger.[4]) Im Juni war eine starke Flotte der wendischen Städte im Sunde vereinigt und vergrößerte ihre Schiffszahl noch durch vorübergehende Arrestierung und Benutzung neutraler Fahrzeuge, die den Sund durchfahren wollten, z. B. von sieben englischen Holken.[5]) Doch hatte Lübeck seine Hauptleute angewiesen, jedesmal den dänischen Reichsrat als Urheber der Arreste erscheinen zu lassen. Sie sollten ferner bei der Belagerung der Sundschlösser unter allen Umständen König Christof Beistand

---

[1]) HR. 2. II n. 359, 358 § 5. Über die unwürdige Behandlung der dies Schreiben überbringenden Boten durch den König vgl. n. 373, 377, 381.

[2]) HR. 2. II n. 358 § 1—3, 360, VII n. 468, Lübische Chronik, hg. von Grautoff, II S. 82. Vgl. Christensen, Unionskongerne S. 41 ff.

[3]) HR. 2. II n. 351, 369, 371, 373, 401, Töppen, Akten, II n. 147, vgl. HR. 2. VII n. 468 § 8.

[4]) HR. 2. II S. 312 Anm. 1, VII n. 488 § 88.

[5]) Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 45 f.

leisten und ihm auf seinen Wunsch auch 100—200 Schützen zur Niederwerfung des Bauernaufstands in Seeland zur Verfügung stellen.[1]) Gedeckt durch die Flotte der Städte gelang es nun dem neuen König, die Bauern in Seeland zum Frieden zu bringen, dann die beiden Sundschlösser zur Übergabe zu zwingen. Peter Oxe überlieferte Helsingborg am 29. Juli, das Schloß von Helsingör, Örekrok, am folgenden Tage den Verbündeten; Rostocker und Stralsunder Mannschaft nahm an der Besetzung beider Burgen teil.[2]) Nun erst unternahm die Flotte der Verbündeten, an der die Dänen aber nur schwachen Anteil hatten, den von den andern städtischen Führern im Gegensatz zu den lübischen lange schon dringend verlangten Vorstoß gegen die bei Marstrand liegende, inzwischen verstärkte holländische Flotte, kehrte jedoch auf die Nachricht, daß diese gewarnt und in aller Eile entwichen sei, bald wieder in den Sund zurück.[3])

Die Sperrung des Sundes gelang den Städten auch in diesem Jahre vollständig. Von Preußen und Livland her sammelten sich bedeutende Gütermengen, namentlich Wachs und Pelzwerk, in Lübeck. Ihre Besitzer bestürmten den Rat mit Klagen über ihren durch das Handelsverbot erlittenen Schaden und mit Gesuchen, ihnen die Ausfuhr zu Wagen nach Nürnberg, Frankfurt a. M. und Flandern zu gestatten. In der Tat gab Lübeck Ende August etwa den Landhandel frei und suchte die überraschten Preußen, denen die wendischen Städte seinerzeit auch ihren Beschluß über die Fortsetzung des wendisch-sächsischen Verkehrs mit Bergen nicht mitgeteilt hatten, durch den Hinweis zu besänftigen, daß auch die Rücksicht auf sie ein Grund zu jener teilweisen Aufhebung der Verkehrsordonnanz gewesen sei.[4]) Dieser Schritt aber erregte größte Entrüstung in den preußischen Städten, die bisher das Möglichste getan hatten, die verkehrspolitischen Maßregeln der wendischen Städte zu befolgen aus Furcht, andernfalls aus der Hanse ausgeschlossen zu werden und ihrer Privilegien in den drei nordischen Reichen verlustig zu gehen. Leichtfertig nannte

---

[1]) HR. 2. II n. 370 § 2, 4—6.

[2]) HR. 2. II n. 378, S. 307 Anm. 1, n. 401, Lüb. Chronik, Grautoff II S. 83, irrig zu 1441, Strals. Chron. I S. 183; Lüb. UB. VIII n. 43, HR. 2. II n. 524.

[3]) HR. 2. II n. 381, 384, 388, 389, 391—394; S. 303 Anm. 1, n. 373; Christensen a. a. O. S. 50.

[4]) HR. 2. II n. 387—389, 390 § 1—4, 391—394, 397; vgl. Christensen a. a. O. S. 51f.

Danzig die Handlungsweise Lübecks, weil sie die Eintracht der Hanse gefährde, nackten Egoismus warf es ihm vor, der es so einzurichten gewußt habe, daß nur die Lübecker, aber keine anderen Hansen und besonders nicht die fernwohnenden preußischen Kaufleute das Geschäft mit den westlichen Märkten hätten machen können.[1])

In der Stellung König Christofs zu seinen wendischen Bundesgenossinnen aber vollzog sich nun eine folgenschwere Wandlung, die Lübecks Berechnung an der wichtigsten Stelle durchbrach. Am 29. September 1440 wurde er von der Wahlversammlung der Schweden zu Arboga einstimmig zum König erwählt; Karl Knutson verzichtete gegen die Übertragung Finnlands und der Insel Öland auf seine ehrgeizigen Pläne. Ende des Jahres näherte sich der norwegische Reichsrat, der von Erich nichts mehr zu hoffen hatte und die Küsten des Landes durch die befreundeten Holländer gebrandschatzt sah, dem schwedischen und König Christof. Anfang 1441 unterwarf sich diesem auch Erichs letzter Parteigänger auf Warberg in Halland.[2]) Kaum aber empfand der neue Herrscher die zunehmende Sicherheit seiner Stellung, so begann er nach Unabhängigkeit von den wendischen Städten zu verlangen, denen er seinen Thron verdankte. Entfremdung und zunehmende Spannung zwischen ihnen trat ein. Als Mitglied eines süddeutschen Fürstenhauses war er in Verhältnissen aufgewachsen, die den politischen Gegensatz zwischen dem Fürstentum und dem Städtewesen aufs schärfste ausgeprägt zeigten. Mehr als einem norddeutschen oder einem einheimischen nordischen Herrscher mußte ihm daher die unter den vorliegenden Verhältnissen besonders stark hervortretende Selbstherrlichkeit der wendischen Städte innerhalb der nordischen Reiche und seine Abhängigkeit von ihnen lästig und entwürdigend erscheinen. Es charakterisiert seine Auffassung, daß er 1441 erklärte, die Städte hätten mehr Privilegien in seinen Reichen als er selbst. Er und der dänische Reichsrat hielten es überdies für unerhört, daß die Städte für sich allein das Recht zu Verhandlungen mit Holland in Anspruch nahmen, das gleiche aber den Dänen nicht zugestehen wollten. Unter diesen Umständen ging Dänemark

[1]) HR. 2. II n. 398, 399, 402, vgl. n. 319 § 1, 320 § 3, 348, 375 § 2, 377, 379 § 4, 6, 381, 386, 387, Töppen, Akten, II n. 150.19, 166.2, 171.

[2]) Vgl. von der Ropp a. a. O. S. 98 ff.

auf die von den Holländern wiederholt angebotenen Verhandlungen ein und kam so der Absicht Herzog Philipps entgegen.

Schon im Mai 1440 bot der erste dänische Große, der Erzbischof Johann Laxmann von Lund, als die Verbindung zwischen den Holländern und König Erich drohte und die Seerüstung der wendischen Städte noch nicht fertig war, in Holland Verhandlungen an. Aber die Städte, auf deren Streitkräfte der König gerade sehr angewiesen war zur Bezwingung der Sundschlösser, erhoben dagegen Einspruch, und ungern standen der König und seine Räte von ihrer Absicht ab. Dafür warnte dann der Erzbischof die holländische Flotte in Marstrand vor dem Angriffe der wendischen zur großen Erbitterung der Städte, in denen man sogar dem Erzbischof nachsagte, er habe sich von den Holländern bestechen lassen.[1]) Anfang September suchten die Holländer mit dem König anzuknüpfen, und dieser setzte davon die Städte in Kenntnis. Da diese aber den holländischen Gesandten nur zu Lande oder nur nach der Elbe Geleit bewilligen,[2]) d. h. jede direkte diplomatische Verbindung zwischen Holland und Dänemark verhindern wollten, ging König Christof seinen eigenen Weg. Am 4. Oktober 1440 erteilte er den Holländern, deren Flotte wieder in Marstrand eingetroffen war, die Erlaubnis zu freiem Handelsverkehr in seinen Reichen, am 11. den Boten, die sie bis zum 6. Januar zu ihm schicken würden, uneingeschränktes Geleit. Spätestens im Frühjahr 1441 bot er durch zwei Gesandte, deren einer sein Kapellan, der andere ein kölnischer Kaufmann war, dem Herzoge von Burgund und den Holländern seine guten Dienste zur Vermittlung ihres Streits mit den Städten an und schlug deshalb Verhandlungen in Kopenhagen vor.[3])

So mußten die Städte eine Verständigung zwischen beiden Mächten befürchten und die Hoffnung aufgeben, die Holländer noch

---

[1]) HR. 2. II n. 401, 463 § 3. Vgl. v. d. Ropp a. a. O. S. 96, 105 f., ter Gouw, Amsterdam III S. 44. W. Stein, Beiträge S. 95 Anm. 3 gegen Christensen, Unionskongerne, S. 51 u. Anm. 1.

[2]) HR. 2. II n. 396, 400, vgl. n. 401 S. 321 unten.

[3]) ter Gouw, Amsterd. III S. 44 u. Anm. 3, Scheltema, Invent. van het amsterd. Archief I S. 62, v. d. Ropp, skandinav. Gesch., S. 106 richtig gegenüber Christensen, Unionskongerne S. 55 Anm. 4. HR. 2. II S. 319 Anm. 3, n. 486, 493, Dodt v. Flensburg, Archief voor kerkelijke en wereldsche Geschied. inz. v. Utrecht, V S. 204 Anm.

zur Anerkennung ihrer Bedingungen nötigen zu können. Die weitgehenden Forderungen, die sie im April 1440 ihnen als Grundlage eines Friedensschlusses vorgelegt hatten, waren inzwischen zu Heusden am 27. Juli 1440 von diesen rundweg abgelehnt worden, weil sie am Ende die Ausschließung der Holländer von allem Verkehr nach dem Osten bedeuteten.[1]) Andererseits sahen sich die wendischen Städte auch durch die schwer gereizte Stimmung des Ordens und seiner Untertanen bedroht. Denn diese suchten nun nachdrücklicher als zuvor zu einer Verständigung mit Holland zu gelangen und verabredeten mit den Holländern für den 9. April 1441 Verhandlungen zu Deventer. Die livländischen Städte aber sprachen als Antwort auf die Einladung der preußischen zur Teilnahme an denselben in scharfen Worten ihre Mißbilligung aus, denn solche würden eine „entweschedinge des hensebundes tusschen den hensesteden und uns“ nach sich ziehen.[2]) So drohte den kriegführenden Städten für das Jahr 1441 der Zusammenschluß der Holländer, Skandinavier und Preußen. Sie mußten ihre Haltung ändern und nachgeben. Ende 1440 gaben auch sie, gedrängt überdies durch König Christof, den holländischen Unterhändlern Geleit nach dem Sunde. Heinrich Rapesulver aber blieb es erspart, den wenig rühmlichen Ausgang des Krieges, mit dem er vielleicht selbst gar nicht einverstanden gewesen, zu erleben; Mitte April 1440 war er gestorben.[3])

In der Voraussicht, daß der Friedensschluß aller am Kriege direkt oder indirekt beteiligten Mächte nahe bevorstehe, und in dem Wunsche, für diesen Fall den Holländern gegenüber sich auf die Einmütigkeit der ganzen Hanse in den Verhandlungen stützen zu können, berief Lübeck am 24. Dezember in Eile auf den 12. März 1441 einen Hansetag zu sich ein.[4]) Aber vergeblich machten dort die Boten der preußischen Städte vor den sehr zahlreich versammelten andern ihrer Erbitterung über den Egoismus der Kriegführenden in heftigen Anklagen Luft. Die wendischen Städte hielten ebenso wie König Christof an dem Verbot der Sund-

[1]) HR. 2. II n. 357, vgl. S. 307 u. Anm. 2, n. 382, 400, 415.

[2]) HR. 2. II n. 409, vgl. S. 328 Anm. 1, n. 419 § 5; n. 410 § 1—5, 7, 8, 411—413, 421 § 6—9, 422 § 1, 2, 439 § 6; n. 423—427, 428 § 1, 2, 429, 430.

[3]) HR. 2. II n. 417, 439 § 44, Hoffmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 252.

[4]) HR. 2. II n. 415, 417, 418, vgl. n. 385 § 9, 386, 400.

fahrt unweigerlich fest. Aber auch den livländischen Städten erschien dies als das beste Mittel, um von den Holländern Schadenersatz zu erlangen.[1]) Hatten andererseits die wendischen Städte von dem Hansetage eine Stärkung ihrer Stellung den Holländern gegenüber erhofft, so sahen sie sich im wesentlichen doch enttäuscht. Zwar beriet und beschloß die Versammlung die Erneuerung und Veränderung einer Anzahl älterer, die Einführung einiger neuer Statuten, darunter verschiedener, die gegen den Handelsbetrieb der Holländer im hansischen Gebiet in erster Linie ihre Wirkung kehren mußten. Erwogen wurde auch ein Verbot der Befrachtung holländischer und anderer nichthansischer Schiffe, aber nicht beschlossen, wahrscheinlich weil die Mehrzahl der Städte darin eine Gefährdung des Friedensabschlusses mit Holland sah.[2]) Im ganzen aber bot die Tagfahrt das unerfreuliche Bild von Teilnahmlosigkeit, Mißtrauen und mangelnder Eintracht in den aufgeworfenen Fragen; vieles für die Allgemeinheit Wichtige blieb unerledigt, darum „dat elc umme sin provit is".[3])

Noch während die Versammlung tagte, liefen in Lübeck Nachrichten von einem Vorstoß der Holländer in die Elb- und Wesermündung und in den Belt ein. Er legte Zeugnis von der bei diesen herrschenden Kriegslust ab. Den wendischen Städten die von diesen gewünschte Geldbeihilfe zur Bekämpfung der Holländer oder wenigstens die Einstellung des Verkehrs mit Holland zu gewähren, waren die Vertreter der andern Hansestädte nicht bevollmächtigt und ihre Städte durchaus nicht geneigt, als die wendischen sich mit denselben Wünschen an sie selbst wandten.[4]) Kampen schloß sogar, obwohl es erst auf diesem Hansetage wieder in die Hanse aufgenommen war, am 12. Juni 1441 einen neuen Vertrag mit Holland, der wie der von 1438 den gegenseitigen Verkehr und die Schiffahrt regelte und den Kampenern den Verkehr nach Bergen und den wendischen Städten verbot.[5]) Den Übermut der Holländer aber bekamen die preußischen Boten zu fühlen, die am 2. April vom Hansetage zu den verabredeten Verhandlungen nach Kampen gezogen waren.

---

[1]) HR. 2. II n. 429, 434 passim, 439 § 6—8, 443, 452, 453, 456, 469.

[2]) HR. 2. II n. 439 § 22, 29, vgl. n. 421 § 4, 434 § 25, 515 § 10, 490 § 8.

[3]) HR. 2. II n. 434 § 26, 27, 439 § 9, 455, 457.

[4]) HR. 2. II n. 446, 453—455, 460.

[5]) Reg. en Bescheid. van Kampen I n. 560 S. 177, vgl. zum Schadenersatz Hollands an Kampen das. n. 548, 552, 553, 556.

Sie erreichten gar nichts und mußten sich eine unwürdige Behandlung gefallen lassen; die Holländer selbst machten den Vorschlag, die Verhandlungen im Sommer in Kopenhagen zu Ende zu führen, wo sie durch den Dänenkönig auch mit den wendischen Städten versöhnt zu werden hofften. Die wendischen Städte hatten diesen Ausgang der Tagfahrt vorausgesehen.[1])

Mächtig hatte sich das Selbstbewußtsein der Holländer gehoben, denn die wendische Gefahr war nicht so schlimm, als sie gefürchtet hatten, und die Gefahr der dänisch-wendischen Verbindung war im Begriff zu verschwinden. Ihr Kampf mit Spanien war am 6. Februar 1441 durch einen Vertrag beigelegt worden. Veränderte Verhältnisse der großen Westmächte zueinander gestatteten ihnen die Wiederaufnahme des Verkehrs mit England. Der schwere Druck, der infolge der Teuerung jahrelang auf ihnen gelastet hatte, begann 1440 zu weichen, und 1441 scheint der Preisstand des Getreides in Mitteldeutschland sehr günstig, die letzte Ernte reichlich gewesen zu sein.[2]) Sie konnten die wachsenden Schwierigkeiten, die den wendischen Städten aus der Haltung Dänemarks, der Erbitterung der Preußen, auch aus der eigenen Verkehrssperre erwuchsen, nicht verkennen. Sie verdoppelten daher ihre Energie zur See. Bei jenem plötzlichen Vorstoß, der im Frühjahr den Hansetag alarmierte, näherten sie sich Bremen bis auf drei Meilen, versenkten hansische Schiffe auf der Weser, schädigten die Hamburger auf der Elbe um eine ganze Anzahl kleiner Schiffe, nahmen dann im Belt drei nordische Schiffe, davon zwei aus Lödöse, hernach bei Läsö zwei preußische, die mit Salzladung aus der Baie kamen und nach Danzig wollten. Der wendischen Bergenfahrerflotte, die unter Geleit von Bartholomäus Voet, dem Helden des Seekriegs der wendischen Städte gegen König Erich, ihnen vorbeigefahren war, jagten sie mit ihren besser segelnden, den Spaniern abgenommenen Schiffen drei Fahrzeuge ab, während ein viertes auf Läsö strandete. Noch vor dem 14. April war ihre Kaperflotte wieder in Holland.[3])

---

[1]) HR. 2. II n. 434 § 1—10, 32, 33, 454, 456, 457, S. 380 Anm. 3, n. 463 bis 467, vgl. S. 392, n. 498.

[2]) Vgl. Magdeb. Schöppenchron. i. Städtechr. VII S. 383 mit S. 381.

[3]) HR. 2. II 452—455, 457, 459, 464—466, S. 345 Anm. 1, ter Gouw, Amsterd., III S. 47, hierher auch die sagenhaft im Interesse der Verherrlichung der Holländer ausgeschmückte Erzählung von Velius, Chron. v. Hoorn, S. 38 ff.

Die Antwort Lübecks war ein Aufruf an den Kirchentüren, durch den es alles wagemutige Volk zur Kaperei gegen die Holländer einlud. Bartholomäus Voet war der Organisator der kampflustigen Scharen. Die Stadt versah sie mit Schiffen, Waffen und Lebensunterhalt und arrestierte deshalb alle Schiffe, groß und klein. Hamburg rüstete ebenfalls stark, auch lübische Mannschaft sollte dorthin zur Einschiffung gesandt werden, insgesamt eine Waffenmacht von 2000 Mann. Der Ärger in den Städten über die Zähigkeit der Holländer war groß. Die Neutralen aber fürchteten von den wendischen Kapern unterschiedslosen Seeraub.[1])

Jedoch diese Befürchtungen erwiesen sich als grundlos. Beiderseits fand der so nachdrücklich begonnene, bezw. vorbereitete Seekrieg keine kräftige Fortsetzung. Das Interesse der beiden Kriegführenden konzentrierte sich vielmehr auf die bevorstehenden Friedensverhandlungen zu Kopenhagen.

Schon am 20. Juni und in den folgenden Tagen, lange vor dem Erscheinen der andern Gesandten, trafen die Boten der sechs wendischen Städte in Kopenhagen ein. König Christof hatte sie um Teilnahme an seinen Verhandlungen mit den Schweden gebeten, die in Kalmar am 24. Juni stattfinden sollten. Diese aber zerschlugen sich infolge der hochgespannten Forderungen, durch welche die schwedische Aristokratie ihre Selbständigkeit gegenüber dem neuen Unionsbeherrscher sichern wollte. Als der König nun diese den Städteboten vorlegte und um ihr Gutachten darüber bat, lehnten sie es höflich, aber bestimmt ab, sich in die inneren Angelegenheiten der nordischen Reiche einzumischen. Der König war darüber erzürnt und schlug die Bitte des wortführenden lübischen Bürgermeisters Johann Colmann ab, der Hanse ihre Privilegien für Dänemark zu bestätigen. Ende Juli nahmen die wendischen Boten, unterstützt von den soeben eingetroffenen preußischen, ihre Werbungen von neuem auf und erreichten schließlich, daß der König am 30. Juli, als seine Abreise nach Schweden nahe bevorstand, einwilligte, die dänischen Privilegien für die ganze Hanse unter Mitbesiegelung seines Reichsrats und in derselben Weise zu bestätigen, wie es seine Vorgänger Erich und Margrethe 1398 getan hatten. Doch hielt der König im Prinzip an dem Recht fest, in seinen Reichen als Landesherr nach Belieben Zölle einführen zu

---

[1]) HR. 2. II n. 459, 466.

können, und machte mit Bezug auf den Sundzoll noch geltend, daß er ihn bereits von seinem Vorgänger übernommen habe und seine Erhebung diesem von den fremden Mächten im Westen und Osten zugestanden worden sei.[1]) So hatten die Städteboten die Bestätigung der dänischen Privilegien der Hanse zwar durchgesetzt, aber die Sundzollfrage blieb unentschieden und die mannigfachen Klagen über Verletzungen der Privilegien blieben es im wesentlichen auch. Doch versprach der König, nach seiner Rückkehr aus Schweden die Hansestädte zu einer Tagfahrt in Kopenhagen zur endgültigen Prüfung und Erledigung ihrer Ansprüche einzuladen. Inzwischen sollte in Skanör, Falsterbo, Malmö und überhaupt im ganzen Reich nichts geschehen, was den Hansen zu weiteren Klagen Anlaß geben würde, und der Sundzoll den Angehörigen der Hanse nicht abgefordert werden. Demgemäß schrieb Lübeck für die am Verkehr in Dänemark interessierten Städte, die preußischen, livländischen, pommerschen und wendischen, eine vorberatende Tagfahrt nach Stralsund für den 29. April 1442 aus.[2])

Die, wenn auch keineswegs vorbehaltlose, Nachgiebigkeit des Königs gegen die Wünsche der hansischen Boten hatte ihren Hauptgrund in seiner Stellung im Norden. Die Städte konnten ihm in der Erwerbung der norwegischen Krone und in seinem Verhältnis zu Schweden arge Schwierigkeiten bereiten. Auch glaubte er ihrer für die Wohlfahrt Dänemarks noch nicht entbehren zu können. Denn noch waren die Bauernschaften trotz ihrer Niederlagen nicht ganz beruhigt. Wiederholt baten nach Schluß der Verhandlungen der König und der Reichsrat die Städte, in ihrer beider Abwesenheit des Landes Bestes wahrzunehmen und nach dem Rechten zu sehen, falls neuer Aufruhr ausbreche, zum wenigsten dem Wohle des Landes in nichts zuwiderzuhandeln. So verabschiedete sich der König auf dem Kopenhagener Schloß am 6. August, im Begriff, sich nach Schweden einzuschiffen, aufs freundlichste von den Städteboten: „aldus leet de here koning den steden (sunte Gerdrutes drunk) schenken unde dranck dem borgermester van Lubeke

---

[1]) HR. 2. II n. 465, vgl. S. 370 Anm. 1, S. 401, n. 488 passim, 490 § 1, VII S. 703 u. Anm. 1. Zum Datum der Bestätigungsurkunde vgl. Christensen a. a. O. S. 61. Vgl. früher S. 222.

[2]) HR. 2. II n. 488 § 18, 21—24, 490 § 2—4, 6, 7, 501, 509, § 527 § 13, 14, Christensen a. a. O. S. 62 ff.

to unde to leste dede he den steden syne hant unde boet en gude nacht".[1])

Erst am 9. August erschienen die holländischen Unterhändler, vier Räte und der Sekretär des Herzogs von Burgund nebst elf Abgeordneten von Amsterdam, Haarlem, Delft, Briel, Leiden, Hoorn und Zierixee. Noch konnten sie in Dragör den König begrüßen, der bereits einige Reichsräte, an ihrer Spitze den Freund der Holländer, Erzbischof Johann von Lund, mit seiner Stellvertretung beauftragt hatte. Am 11. trat günstiger Wind ein, der den König nach Schweden hinüberführte.[2])

Schnell trat es im Verlauf der nun beginnenden Verhandlungen zutage, daß die Holländer und die Dänen eines Sinnes über den Abschluß eines Friedens waren, auch wenn die einzelnen Punkte desselben erst nach längeren Erörterungen festgestellt wurden. Der dänisch-holländische Vertrag, der vom selben Tage, dem 23. August, datiert ist wie der wendisch-holländische, gestattete den Geschädigten beider Teile, auf dem Rechtswege ihre Ansprüche gegeneinander zu verfolgen, und verpflichtete Holland, in zwei Terminen bis zum 24. Juni 1443 dem König 5000 rheinische Gulden zu zahlen, wogegen dieser nach Empfang der Summe ihre Privilegien in den nordischen Reichen zu bestätigen verhieß.[3])

In den wendisch-holländischen Verhandlungen, die unter vermittelnder Teilnahme der Dänen geführt wurden — ein von ihnen beanspruchtes und von den Holländern genehmigtes Schiedsrichteramt hatten die Städter mit gebührender Schärfe zurückgewiesen — einigten sich beide Teile nach vergeblichen Erörterungen über die Höhe der beiderseitigen Schadenersatzansprüche auf einen zehnjährigen Stillstand, der zu Lande am 10. September, zur See am 9. Oktober beginnen sollte. Schiedsgerichtsverhandlungen über jene sollten Pfingsten 1444 in Kampen zwischen den Vertretern beider Parteien und der von ihnen als Schiedsrichter erwählten Städte stattfinden. Der Herzog von Schleswig wurde von den Holländern auf Vorschlag der Städter durch Zahlung von 1600 M. lübisch als Ersatz für den seinem Bruder Gerhard 1432 durch Hoorner weggenommenen Wein zufriedengestellt. Dagegen enthielt

[1]) HR. 2. II n. 488 § 20—24, 489 § 3.

[2]) HR. 2. II n. 487, 488 § 11, 13, 16, 19, 25, 489 § 2, 3, 501, 502.

[3]) HR. 2. II n. 493, 506 u. Anm. 2, Christensen a. a. O. S. 66 u. Anm. 1.

es ein großes Zugeständnis der Hansen an die Holländer, daß beide einander freien Verkehr, wie er von alters gewesen sei, und Abschaffung aller kürzlich eingeführten Beschränkungen desselben zugestanden. Es war den wendischen Städten weder gelungen, die Holländer zur Unterwerfung unter die hansischen Handels- und Verkehrsvorschriften zu nötigen, noch gar ihre Ausschließung aus der Ostsee durchzusetzen.[1])

Nun erst hatten die wendischen Boten auch gegen Verhandlungen und eine Verständigung zwischen Holland und Preußen nichts mehr einzuwenden, deren Zustandekommen sie verhindert hatten, solange nicht zwischen ihnen und den Holländern der Abschluß erzielt war. Sie selbst und die dänischen Räte nahmen daran teil. Nach längerem Sträuben gaben die Holländer nach, da die Preußen auf ihren Forderungen beharrten. Am 6. September 1441 wurde der Vertrag zwischen beiden geschlossen, in dem die Holländer den Preußen und Livländern als Entschädigung für die Wegnahme der 22 Schiffe im Jahre 1438 9000 ℔. grote fläm., d. h. 72 000 M. preuß. damaligen Geldes, bewilligten, die in 4 Raten von Weihnachten 1442 bis Weihnachten 1445 gezahlt werden sollten. Alle sonst den Preußen und Livländern durch die holländischen Kaper zugefügten Verluste wurden gütlicher Vereinbarung zwischen dem Hochmeister und dem Herzog vorbehalten. Alle den Handelsbetrieb schädigenden Verordnungen wurden beiderseits für aufgehoben erklärt.[2])

Der Ausgang des Krieges, der durch die Verträge zu Kopenhagen beendet worden, war der, daß die wendischen Städte weder die Unterwerfung der Holländer unter das hansische Handelssystem, noch gar die Ausschließung der Holländer aus dem Ostseehandel erreichten.

Man pflegt[3]) in der holländischen Handelsgeschichte hier einen Einschnitt zu machen und ergeht sich im Hinblick auf die Durch-

[1]) HR. 2. II n. 488 § 33—35, 37, 491, 492, vgl. n. 495, 496, 510, Grautoff, lüb. Chron. II S. 82.

[2]) HR. 2. II n. 489, 494, vgl. n. 497, 503, 505, 507, 508, 511, 512. Nach Stegmanns preußischer Chronik, Script. rer. Pruss. V S. 496, war damals das ℔. grote = 8 M. preuß.

[3]) Vgl. noch die beiden letzten Darstellungen der holländischen Geschichte ter Gouw, Amsterd., II S. 97, III S. 26, 29, 33, Blok, Geschied. van het nederl.

führung des Krieges mit den wendischen Städten in mehr oder minder überschwenglichen Lobeserhebungen auf Holland; er soll endgültig seine wirtschaftliche Zukunft gesichert, sein Aufblühen beschleunigt, es unabhängig von der Hanse gemacht, die Festsetzung seiner Angehörigen im Ostseehandel herbeigeführt, die Tüchtigkeit seiner Matrosen und die Energie seiner Kaufleute nach allen Richtungen hin die hansischen überflügelt haben und ähnliches mehr. Das ist erheblich zuviel behauptet. Ohne Zweifel allerdings war der Krieg ein moralischer Erfolg für die Holländer. Durch seine tapfere Kriegführung soll Amsterdam damals zum erstenmal bis in ferne Länder sich so berühmt gemacht haben, daß man seinen Namen dort für den eines ganzen Landes gehalten und mit diesem in Bündnis zu treten begehrt habe.[1]) Vor allem aber begriffen die nordischen Mächte, daß sie fortan nicht mehr unter der wirtschaftlichen und dadurch oft genug auch politischen Botmäßigkeit der wendischen Städte zu stehen brauchten, wenn sie diese unternehmenden Wettbewerber gegen sie auszuspielen vermochten.

Aber der Umfang der schädlichen Wirkungen des Krieges für Holland darf dabei nicht übersehen werden und fiel für das Land schwer ins Gewicht. Der immerhin noch bescheidene Wohlstand der holländischen Städtebevölkerung war durch den Krieg, wie die Finanzen dieser Städte selbst, zerrüttet. Denn vier Jahre lang war sie vom Ostseehandel gänzlich ausgeschlossen und auch ihren lebhaften Verkehr nach Hamburg hatte sie einstellen müssen. Die Pfundzolleinnahmen Hamburgs vom Verkehr der Nichthansen dort veranschaulichen dies wie überhaupt den Einfluß des Seekriegs auf den Fortgang dieses Verkehrs. Denn nachdem dieselben in den drei Friedensjahren 1435—1437 von 780 auf 1038 und 1204 ℔. hamb. gestiegen waren, betrugen sie 1438 nur noch 641 ℔. hamb., 1440 sogar nur 94 ℔.[2]) Handel, Verkehr und Gewerbe in Holland stockten, seeländische und holländische Salzsieder wanderten 1440 in größerer Zahl nach England aus,[3]) die Tuchmanufaktur Leidens lag tief darnieder, und die Stände Hollands, Seelands und Frieslands tagten noch 1445 in Leiden mit Bevollmächtigten des

Volk, II S. 491 f. Vgl. zum folgenden Daenell, Holland u. die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 25 ff.

[1]) ter Gouw, Amsterd., III S. 26.

[2]) Koppmann, Hamb. Kämm.Rechn. II S. 58, 60, 62, 63, 65 unter: Recepta.

[3]) Rymer, Foedera, ed. Holmes, V, 1 S. 75.

Herzogs und berieten, wie der so sehr zurückgegangenen Kaufmannschaft der Niederlande aufgeholfen werden könne.[1]) Geringeren Schaden brachte der Krieg der holländischen Reederei, denn die Schiffe fanden großenteils Verwendung im Kaperkrieg, und aus dem Jahre 1443 hören wir, daß 40 holländische Baiensalzschiffe in Danzig einliefen und daß 13 andere im Kattegat von Ausliegern Bremens weggenommen wurden.[2]) Doch mußte der Herzog 1439 den Seeländern den Verkauf und Abbruch der großen Schiffe verbieten.[3]) Unter solchen Umständen mußte die holländische Bevölkerung ganz besonders schwer die furchtbare Teuerung dieser Jahre mit ihren fast unerschwinglichen Nahrungsmittelpreisen empfinden.

Die verschiedenen Friedensschlüsse des Jahres 1441 belasteten Holland obendrein mit einer Menge drückender Zahlungsverpflichtungen, deren Gesamtsumme etwa 130000 M. lüb. betrug.[4]) Leiden befand sich in finanziellen Schwierigkeiten, Gouda war durch eine Feuersbrunst bis auf wenige Häuser eingeäschert worden, in Haarlem brach 1444 infolge schweren Steuerdrucks ein Aufstand gegen die Stadtleitung aus.[5]) Eine besonders große Schuldenlast aber hatte sich Amsterdam aufgebürdet und noch jahrzehntelang hatte es an der Abtragung derselben zu arbeiten.[6]) Faßt man alle Wirkungen des Krieges und der mit ihm parallel gehenden Teuerung zusammen, so ergibt sich, daß der Krieg für Holland durchaus keinen wirtschaftlichen Aufschwung mit sich gebracht oder zur Folge gehabt hat. Im Gegenteil, das Jahrzehnt nach Beendigung des Krieges war eine Zeit der Erschöpfung und des wirtschaftlichen Darniederliegens für Holland.

---

[1]) Rammelman Elsevier, Invent. van Leiden I S. 41, van Limbourg-Brouwer, boergoensche Charters S. 84.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 131, HR. 2. III n. 52.

[3]) Van Visvliet, Invent. van Zeeland, II S. 177.

[4]) An Spanien 50000 Schilde, an den König von Dänemark 5000 Gulden, den Herzog von Schleswig 1600 M. lüb., die Preußen u. Livländer 9000 ℔ grote. Der Wert der Münzen nach dem damaligen Kursstande war 1 Schild = 30 Grote = $\frac{1}{8}$ ℔ grote = 1 M. preuß. = 1 M. lüb., der rheinische Gulden hatte derzeit einen Wert von 20 s. 9 ₰ lüb. Ferner übernahmen die nordholländischen Städte die Verpflichtung, dem Bischof von Münster den durch den Krieg erlittenen Schaden zu vergüten, Hans. UB. IX S. 79 Anm. 1.

[5]) Lange van Wijngaarden, Gouda, II S. 436, vgl. S. 441; Schrevelius, Harlemum, 1647, S. 301.

[6]) ter Gouw, Amsterd., III S. 26f.

Die wendischen Städte dagegen, ganz besonders Lübeck und Hamburg, triumphierten einerseits über Holland, andererseits über den hansischen Osten. Es waren in vielen Richtungen Vorgänge, die sich ganz ähnlich in der Zeit des Krieges um Schleswig vollzogen hatten. Das Baiensalzgeschäft nach der Ostsee, das während der Jahre 1435—1437 wieder seinen regelmäßigen Gang hatte gehen können, hörte für die folgenden vier Jahre völlig auf. Erst 1442 konnte es wieder aufgenommen werden; am 15. Juli lief in Reval eine große Baienflotte von 57 Schiffen, darunter eine nicht unbeträchtliche Anzahl lübische, ein.[1] So konnte Lübeck abermals während der Kriegszeit mit dem Lüneburger und Oldesloer Salz die östlichen Märkte beherrschen. Die Saline zu Oldesloe, die durch den Krieg um Schleswig in schwunghafteren Betrieb gekommen war, wurde 1437 im Auftrage ihrer Lübecker Interessenten durch einen Prager Techniker weiter ausgebaut. In den vierziger Jahren sorgten sie durch Heranziehung von Sachverständigen aus der Saline Großsalze bei Magdeburg für die weitere Förderung des Betriebes.[2] Da das Oldesloer Salz von den Lübecker Kaufleuten häufig in Lüneburger Salztonnen verpackt und somit als lüneburgisches nach dem Osten eingeführt wurde, nahmen die preußischen Städte mit energischen Beschlüssen zu diesen Täuschungen Stellung.[3] Die livländischen Städte aber verboten im Februar 1440 die Einfuhr von Oldesloer, Kolberger und anderem von ihnen als minderwertig bezeichneten Salz, und nur der Fürsprache Danzigs hatte es das Kolberger zu danken, daß es 1442 zum Handel in Reval wieder zugelassen wurde.[4] Lüneburg aber, um den Wettbewerb anderen binnendeutschen Salzes mit dem seinigen, der durch den Krieg wieder vermehrt worden war, zu verhindern, ließ sich nun auch von Kurfürst Friedrich von Brandenburg am 5. August 1441 ein Privileg als Ergänzung zu den schon 1407 und 1417 erlangten erteilen, daß durch seine Länder weder zu Lande noch zu Wasser nach Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock anderes als Lüne-

---

[1]) Livl. UB. IX S. 602 Anm. 1, Pauli, Lüb. Zustände, III n. 110—112.

[2]) Lüb. UB. VII n. 741, VIII n. 318, 363, 603 u. später.

[3]) HR. 2. II n. 308 § 5, 374, 375 § 15, 376, Töppen, Akten II n. 148, Lüb. UB. VII n. 834, VIII n. 16, HR. 2. II n. 434 § 18, 468 § 2.

[4]) HR. 2. II n. 329 § 1, 335, 354 § 9, 428 § 5, 555 § 6, 701 § 3, Livl. UB. IX n. 624.

burger Salz gebracht werden dürfe. Kaiser Friedrich III. bestätigte am 22. Januar 1442 diese Verleihung.[1])

Schon 1439 zog der russische Osten so mächtig die livländischen Salzvorräte an sich, daß der Salzpreis in Livland zu unmäßiger Höhe emporstieg und der Salzmangel zahlreiche Krankheits- und Todesfälle unter dem livländischen Landvolk hervorrief. Als aber der Friedensschluß bevorstand, hörte die Kauflust für Salz sofort auf: „wert et vrede, de helffte sal vorloren sin an den solte", schrieb ein Revaler Geschäftsmann am 14. August 1441 an seinen Kommissionär in Lübeck, die Russen würden dann die hohen Preise nicht mehr zahlen, noch überhaupt Salz kaufen wollen, ihr Begehr sei nur auf Tuch gerichtet.[2]) Die Zufuhr dieses wie aller west- und südeuropäischen Waren aber war durch den Krieg überaus stark beschränkt worden.

Wenn man auch anerkennen muß, daß die Politik Lübecks und der mit ihm verbündeten Nachbarstädte im Kriege mit Holland wie auch zuvor mit König Erich zugleich mit den eigenen Verkehrsinteressen die allgemein hansischen Forderungen vertrat, so darf man sich doch auch nicht darüber wundern, daß der Anblick der mannigfachen Vorteile, die diese Städte besonders aus dem ersten Kriege für sich zogen, in vielen hansischen Genossinnen, namentlich den preußischen Städten eine tiefe und nachhaltige Erbitterung erzeugte, ein Gefühl des Vergewaltigtseins, das man ohnmächtig hatte hinnehmen müssen. Vom Standpunkte des preußischen Sonderinteresses betrachtet war die Handlungsweise Lübecks auch kaum etwas anderes. Jenen Eindruck faßte ein Thorner Kaufmann 1450 in das Urteil zusammen: Stiften die Lübecker Krieg, so ziehen sie den Ostseehandel an sich und leiten ihn über Hamburg nach Flandern; dadurch werden sie reiche Leute, wir Preußen aber müssen verderben.[3]) Und als Lübeck im Jahre 1511 anläßlich seines Krieges mit Dänemark Danzig vorschlug, seine Schiffe wegen der größeren Sicherheit nach Lübeck segeln und von dort ihre Ladung weiter über Hamburg nach dem Westen versenden zu lassen, lehnte der Danziger Bürgermeister auf dem

[1]) Lüb. UB. VIII n. 32, Chmel, Regesta Friderici, n. 439, vgl. Hans. UB. V n. 786 u. Anm. 2, VI n. 122.

[2]) HR. 2. II n. 324, Livl. UB. IX n. 523, 536, 543, 544, 755.

[3]) HR. 2. III n. 647.

Hansetage dies Ansinnen mit tiefer Entrüstung ab: Wir sollen den Lübeckern ihre Schiffe befrachten, ihre Zölle vermehren, ihre Fuhrleute reich machen und ihnen den Verdienst überlassen, den wir selbst haben können.[1]) Man wird vielleicht sagen dürfen, daß Lübeck in jener Kriegszeit die Rücksicht auch auf berechtigte Interessen hansischer Bundesmitglieder allzusehr außer Augen gelassen, die Tragweite seiner Politik nach dieser Seite sich nicht klar vergegenwärtigt habe. Der Gegensatz, der seit dem Beginn des Verkehrs der Fremden nach dem Osten immer schärfer zwischen der von Lübeck vertretenen politischen Auffassung und derjenigen Danzigs zutage getreten war, entsprang der Tatsache, daß die Grundbedingungen für das Gedeihen beider Städte und ihres Anhangs verschieden waren und daß in einer Anzahl der wichtigsten Fragen ein Zusammengehen zwischen beiden durch die besonderen Anforderungen der beiderseitigen Interessen ausgeschlossen war. Aber gerade jetzt wurde durch den in Preußen zum offenen Ausbruch kommenden Zwiespalt zwischen der Ordensregierung und den Ständen auch die politische Machtstellung Lübecks dem hansischen Osten gegenüber bedeutend erhöht.

Wie sich der Umfang des lübischen und des wendischen Handels überhaupt im Osten in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts verändert hat, ist in Zahlen nicht auszudrücken. Das aber kann schwerlich bezweifelt werden, daß er durch die Zeit der beiden Kriege auf Kosten des preußischen, livländischen und nichthansischen, namentlich holländischen beträchtlich vergrößert worden ist. Einen allgemeinen Eindruck von seinem Umfange gewähren erst die Danziger Schiffahrtsregister der Jahre 1474—1476. Im Jahre 1474 kam von allen nach Danzig einlaufenden Schiffen der vierte Teil aus Lübeck, 1475 sogar mehr als der dritte und 1476 mehr als der fünfte. Aus Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund zusammen 1474 über ein Drittel der Schiffe, 1475 die Hälfte, 1476 zwei Fünftel. Der Schiffsverkehr der drei letztgenannten Städte zusammengenommen war in jedem der drei Jahre noch nicht halb so stark als der lübische. Allerdings spiegeln diese Zahlen nicht völlig normale Verkehrsverhältnisse wieder, denn die englische Schiffahrt nach Danzig ruhte während dieser drei Jahre ganz, die holländische aber war seit 1474 erst wieder im Anwachsen. Auch

[1]) HR. 3. VI n. 196 § 120.

in der Wareneinfuhr während dieser Jahre war Lübeck für Danzig der weitaus bedeutendste und vielseitigste Markt. Die Hauptgegenstände der Einfuhr Danzigs, Tuch, Salz, Heringe, sodann die Südwaren und Öl kamen ganz überwiegend aus Lübeck. Nur in der Heringseinfuhr konkurrierte Amsterdam nicht unwesentlich mit Lübeck, blieb aber doch noch weit hinter ihm zurück.[1]) Bei dieser überragenden Stellung Lübecks innerhalb des Danziger Handelslebens in den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts darf man aus der Äußerung des Danziger Pfundmeisters, der 1444 den Handel Lübecks in Danzig für zehnmal so groß erklärte als den der drei andern wendischen Städte, sowie Hamburgs und Lüneburgs zusammengenommen, wohl den Schluß ziehen, daß damals die Stellung Lübecks in demselben noch bedeutender gewesen ist als 30 Jahre später.[2])

Es war der Hauptgewinn aus dieser ganzen Kriegszeit, daß die politische Spannkraft und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Lübecks eine bedeutende Kräftigung erfuhren, daß die Macht des nordischen Unionskönigtums und die Konkurrenzfähigkeit Hollands gemindert wurden. Denn alles dies kam auch der Stellung der Hanse im ganzen zugute. Städte des hansischen Westens suchten damals um Aufnahme oder Wiederaufnahme in die Hanse nach und wurden 1441 zugelassen, Arnheim, Roermond und selbst das eigenwillige Kampen, das seinen Vorteil sonst in einer Absonderung von der Hanse gesehen hatte.

Andererseits waren die Holländer und die Beherrscher der nordischen Völker durch gemeinsames Interesse: Unabhängigkeit von der drückenden Bevormundung durch die Hansestädte, zusammengeführt worden. Dies blieb auch die Grundlage für künftige gute Beziehungen zwischen beiden. Das Verhältnis der Hanse zu Holland war fortan eine Hauptfrage der Politik Lübecks. Aber auch das Verhältnis zum skandinavischen Norden blieb dies nach wie vor. Vergeblich hatte Waldemar Atterdag das Übergewicht der Hanse im Norden zu brechen gesucht. Seine Tochter Margrethe hatte die kluge Lehre daraus gezogen und dasselbe innerhalb des durch die Privilegien gegebenen Spielraums anerkannt. Erich hatte schließlich von dieser Politik ablassen zu müssen geglaubt und eine

[1]) Vgl. Lauffer i. Ztschr. d. westpr. Gesch. Vereins 33, S. 7ff.
[2]) HR. 2. III n. 122, auch bereits Vermutung von Hirsch, Danzig, S. 193.

ähnliche wie Waldemar Atterdag und mit demselben Erfolg durchzuführen versucht. Von Christof, der nun auf ihrem Throne saß, war noch nicht sicher vorauszusehen, für welche er sich entscheiden würde. Zunächst gelangte er nun schnell in den Besitz der beiden skandinavischen Kronen. Der Erfolg seiner Reise nach Schweden war der, daß er am 14. September 1441 in Upsala gekrönt wurde. Im Juni 1442 erkannte endlich auch Norwegen ihn als seinen König an; am 2. Juli empfing er in Opslo die norwegische Krone.

---

4. Die Hanse und der skandinavische Norden 1441—1451.

Der junge 24jährige König, der nun die drei Kronen des Nordens trug, hatte in seinen ersten Regierungsjahren die Abhängigkeit seiner Stellung von den wendischen Städten peinlich genug empfunden. Während der Verhandlungen mit ihnen zu Kopenhagen im Sommer 1441 hatte es auf ihn einen bedeutenden Eindruck gemacht, wie umfangreiche Vergünstigungen sie für die Hanse auf Grund der ihr von seinen Vorgängern verliehenen Privilegien in Anspruch nahmen und auch von ihm bestätigt sehen wollten. Sah er schon als kleiner oberdeutscher Fürst erheblich hochmütiger auf das Bürgertum hinab als seine niederdeutschen Standesgenossen, so noch viel mehr im Gefühl seiner neuen Würde.[1]) Er mußte den lebhaften Wunsch haben, den Hansestädten gegenüber in seinen Reichen sein eigener Herr zu sein. Zur Prüfung und Erledigung ihrer Ansprüche auf Sundzollfreiheit und Ersatz ihres im Norden durch den Krieg erlittenen Schadens hatte er ihnen in Kopenhagen eine Tagfahrt für das nächste Jahr in Aussicht gestellt und beglaubigte Abschriften ihrer dänischen Privilegien zu sehen begehrt.

Die Versammlung, die auf Einladung der Städte zur Vorbereitung dieser Verhandlungen[2]) am 20. Mai 1442 in Stralsund zusammentrat, war reichlich besucht von den Ostseestädten. Von den

---

[1]) Vgl. seine Äußerung bei Christensen, Unionskongerne, S. 133 Anm. 2.
[2]) HR. 2. II n. 490 § 3, 4.

süderseeischen aber besandte nur Kampen mit Vollmacht zugleich von Deventer und Zwolle die Tagfahrt.[1]) Amsterdam jedoch blieb aus. Der Versuch Lübecks, eine engere Verbindung mit den Holländern in dieser Frage herzustellen, mißlang. Auf die Versammelten wirkte es beruhigend, als sie aus den dort vorgelegten und verlesenen Abschriften dänischer, norwegischer und schwedischer Privilegien ersahen, daß Lübeck von altersher gute Privilegien besitze, in denen auch die Hansestädte wohlversorgt seien, wie der Vertreter Revals nach Hause berichtete.[2]) Aber die Zusammenkunft der Städte mit dem König verzögerte sich. Während des Sommers war er in Schweden und Norwegen vollauf in Anspruch genommen. Eine von ihm für den 30. September nach Rostock vorgeschlagene Tagfahrt kam nicht zustande. Auch bei seiner zweimaligen Anwesenheit in Lübeck anläßlich seiner Reise zu einer Fürstenversammlung in Wilsnack im Februar 1443 scheinen die zwischen ihm und den Städten schwebenden Fragen nicht erörtert worden zu sein.[3]) Endlich im Juli erinnerte Lübeck, nachdem Klagen über Vergewaltigung seiner Bürger durch Dänen eingelaufen waren, den König an sein Versprechen. Auch rief es ihm ins Gedächtnis die zwischen ihm und den Städten getroffene Vereinbarung über die Unterdrückung des Besuchs der wilden Läger, d. h. der ungewöhnlichen Fischerplätze auf Schonen, wodurch der hansische Fischhandel und der gute Ruf seiner Lieferungen geschädigt und dem Eindringen nichthansischer Konkurrenten Vorschub geleistet wurde.[4])

Als auch diese Mahnung Lübecks nichts fruchtete, schickte die Versammlung der wendischen Städte, die in Lübeck am 1. März 1445 tagte und die Ordonnanz über die wilden Läger als undurchführbar wieder außer Kraft setzte,[5]) eine Gesandtschaft an den König. Aber der Zeitpunkt war ungünstig. Anfang Mai, als sie vor

[1]) HR. 2. II n. 574, 577—579, vgl. 568 § 12.

[2]) HR. 2. II n. 608 § 3, 622, vgl. betreffs der Privilegien für die preußischen Städte das. n. 527 § 13, 14, 532 § 2, 535, 562 § 11, 12, 568 § 11, 569, 588 § 7, 650; für die livländischen Städte n. 555 § 1, 2, Livl. UB. IX n. 832, vgl. HR. 2. V n. 235; für Lübeck das. II n. 587 § 1, 17.

[3]) HR. 2. II n. 611, 622, S. 536 Anm. 1, n. 648—650, 659 § 2; über das Datum von n. 691 vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 82 Anm. 1.

[4]) HR. 2. II n. 490 § 7, 568 § 15, 587 § 2, 608 § 6, 641 § 2, III n. 19 § 8; schon 1405 war von der Hanse ein solches Verbot erwogen worden, HR. 1. V n. 225 § 22, 247 § 8, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. LXIV.

[5]) HR. 2. III n. 94 § 7, 176 § 5, 180, vgl. n. 184 § 12, 199 § 4, 205 § 11.

ihm in Aalholm erschien, vollzog der König dort gerade seine Verlobung mit Dorothea, der Tochter des Markgrafen Hans von Brandenburg. Er beschied die Boten auf Ende August nach Kopenhagen, wo am 24. die Hochzeit im Beisein auch der schwedischen und norwegischen Reichsräte stattfinden sollte.[1]) In Kopenhagen erfuhren die Boten der wendischen und preußischen Städte zunächst manche ihnen im diplomatischen Verkehr mit dem Norden bisher ungewohnte Zurücksetzung. Während der dreitägigen Feierlichkeiten auf dem Schloß aber bewies ihnen, und besonders den Lübeckern, der König Freundlichkeiten. Als dann am 14. September die Krönung der neuen Königin vollzogen war, wurde sie auf dem Schloß von den Boten Lübecks erwartet; der Bürgermeister Wilhelm van Calwen beglückwünschte sie und überreichte ihr namens seiner Stadt kostbare Gaben, einen vergoldeten, außen und innen mit dem Wappen Lübecks geschmückten und mit Goldstücken gefüllten Becher und drei Pelze aus Hermelin, und bat sie, seiner Stadt gnädig und hold und dem lübischen Kaufmann beim König eine gute Fürsprecherin zu sein.[2])

Als aber auch jetzt die Verhandlungen über die Bestätigung der Privilegien nicht vom Fleck rückten, der König neue Ausflüchte machte, drohten die Gesandten ernstlich, abreisen und ihren Städten die durch den König erlittene, ihre Würde schließlich verletzende Behandlung klagen zu wollen. Da lenkte der König ein. Er nannte die Städte seine guten und lieben Nachbarn und vollzog die Bestätigung der schwedischen und norwegischen Privilegien am 25. September nach dem Wunsch der Boten in derselben Weise wie König Erich. Stillschweigend gab dabei der König den einen der beiden 1441 vertagten Streitpunkte, den Sundzoll, auf. Bis 1447 wurde dieser keinem Hansen abgefordert.[3]) Die Städte dagegen verzichteten zwar nicht im Prinzip, aber faktisch auf ihre Schadenersatzansprüche.

Was den König zum Einlenken bewog, war nicht das Erscheinen von sieben Raubschiffen des Exkönigs Erich bei Moen, sondern die Erwägung, daß er es bei seiner unsichern Stellung

---

[1]) HR. 2. III n. 179, S. 89, n. 205 § 6, 10, 21, Strals. Chron. I S. 185.

[2]) HR. 2. III n. 205 § 2, 4, 5, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 95.

[3]) HR. 2. III n. 205 passim, Diplom. Norweg. VII n. 427 (für Norwegen), Rydberg, Traktater, III n. 483 (für Schweden). Lübeck nahm beide Privilegien in Verwahrung. Christensen, Unionskongerne, S. 102ff., 110f.

seinen eigenen Untertanen gegenüber nicht mit den Städten verderben dürfe. Die nationalen Empfindungen waren in allen drei nordischen Völkern seit Jahrzehnten stark erregt. Es mußte daher die nordischen Großen insgesamt gegen ihren Herrscher erbittern, daß seine bairischen Begleiter seine engste Umgebung zu bilden fortfuhren und von ihm als seine eigentlichen Berater und Gesandten angesehen wurden. Um gegen jene Rückhalt und Gegengewicht zu haben, ließ er den Städtern in Kopenhagen durch zwei seiner bairischen Räte sogar ein Bündnis anbieten.[1]) Und bezeichnend für sein Verhältnis zu seinen Untertanen einerseits, Lübeck andererseits war es auch, daß er den Morgengabebrief für seine Gemahlin Dorothea, in dem er ihr bedeutende Einkünfte in den drei Reichen für den Fall seines Todes bestimmte, um Neujahr 1446 Lübeck in Verwahrung gab und daß wieder nicht Nordländer, sondern zwei bairische Ritter die Überbringer waren.[2]) Nicht die bairischen Räte widerstrebten der Privilegierung der Städte im Norden, sondern vielmehr die Feinde der Städte unter den nordischen Großen. Denn jene rieten beim Abschluß der Kopenhagener Verhandlungen dem König, seinen schwedischen und norwegischen Untertanen nach dem Wunsch der Städte durch einen offenen Brief die Beobachtung der hansischen Privilegien anzubefehlen, die Reichsräte aber lehnten diesen Vorschlag ab, besorgt um den nationalen Unwillen namentlich des norwegischen Volks darüber.[3]) Und der König mußte das Begehr der Städteboten abschlagen.

Denn namentlich in Norwegen war die Spannung zwischen den Einheimischen und den Deutschen, die wiederholt schon in frühern Zeiten zutage getreten war, infolge der herrischen und übermütigen Art, mit der die deutschen Kaufleute seit dem Frieden zu Wordingborg im Vertrauen auf ihre gesteigerte Macht dort auftraten, außerordentlich scharf geworden. Nicht nur das Volk, sondern auch die Mehrzahl der Großen des Landes war von starkem Haß gegen die Deutschen erfüllt. Und wenn der erste kirchliche Würdenträger, der Erzbischof Aslak Bolt von Trondhjem die Förderung hervorhob, die das deutsche Kontor zu Bergen dem norwegischen Handel, besonders dem der norwegischen Schatzlande und Inseln,

---

[1]) HR. 2. III n. 205 § 14.

[2]) Lüb. UB. VIII n. 323, 328, vgl. n. 312.

[3]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 96, HR. 2. III n. 205 § 21, 206.

gewähre, so äußerte sich dagegen der Reichsdrost Sigurd Jonsson dahin, er wolle mit aller Macht daran arbeiten, daß die Kaufleute aus Norwegen hinauskämen, und wenn er deswegen sein Leben lang Wasser statt des von den Deutschen eingeführten Biers und Weins trinken müsse. Und der königliche Lehnsmann zu Tunsberg, Erland Eindridsson erklärte, gar zu nichtachtend gegenüber dem dortigen deutschen Kontor, unter schweren Flüchen auf dieses und auf die Hansestädte, er achte die Städte nicht mehr als den Sand unter seinen Schuhsohlen. Die Waffe, mit der die Norweger die Hansen zu bekämpfen versuchten, waren die fremdenfeindlichen Bestimmungen der Stadtgesetze, die meist außer Geltung gekommen oder nie nachdrücklich zur Anwendung gebracht waren.[1])

Im Frühjahr 1442 reichten die deutschen Kaufleute zu Opslo und Tunsberg bei Lübeck die dringlichsten Klagen über mannigfache Verletzungen ihrer Privilegien ein. Man wolle ihnen dort die Winterlage nicht mehr gestatten, sondern nur den Verkehr zwischen dem 3. Mai und dem 14. September, nicht mehr eine eigene, in sich geschlossene Niederlassung, sondern nur noch die Einquartierung bei den Bürgern, nicht mehr den Verkauf ihrer Waren an das Landvolk, sondern nur noch an die Bürger, nicht mehr in kleinen Posten, sondern nur noch in bestimmten größeren, nicht mehr nach eigener, sondern nach norwegischer Preisfestsetzung u. a. m. Daraufhin ersuchte die hansische Versammlung zu Stralsund am 20. Mai 1442 den König, jenen Städten die Beobachtung der hansischen Privilegien zu gebieten.[2]) König Christof nahm zunächst keine Partei, auch nicht zwischen der Gemeinde und den Deutschen in Bergen, als jene sich mit Beschwerden über die Hansen an ihn bei seiner Krönung in Opslo wandte. Zum erstenmal aber trat nun der königliche Lehnsmann in Bergen, Olaf Nielsson, als der entschiedenste und heftigste Feind der Hansen in den Vordergrund, der er bis zu der Katastrophe, die seinem Leben 1455 ein Ende machte, blieb.[3])

Im Frühjahr 1443 erließ Nielsson eine ganze Anzahl Vorschriften für die Fremden zur Nachachtung. Allerdings gelang es

---

[1]) HR. 2. II n. 590 § 7, Christensen, Unionskongerne S. 71f., 98.

[2]) HR. 2. II n. 587 § 6, 590, 608 § 4, 612.

[3]) Über sein Vorleben, Persönlichkeit, Familienverhältnisse vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 87ff.

den Deutschen bald, sich mit ihm über die meisten zu verständigen, nur nicht über zwei, übrigens keineswegs neue, sondern nur bisher nicht angewandte, daß die deutschen Handwerker in Bergen in Hinsicht auf ihr Verhältnis zum Staat den eingeborenen Norwegern gleichgestellt sein sollten, und daß der festgesetzte Preis ihrer Schuhwaren von ihnen nicht überschritten werden dürfe. Gelang es, die deutschen Handwerksämter, die bisher unter dem Kontor und den Privilegien der Hanse gestanden hatten,[1]) den norwegischen Gesetzen zu unterstellen, so wurde dadurch die Machtstellung der deutschen Kaufleute in Bergen allerdings schwer erschüttert. Daher riefen das Kontor und die Ämter sowohl den König wie auch die wendischen Städte um Entscheidung des Streits an. Und der König verhieß, daß alles auf sich beruhen und nichts Neues eingeführt werden solle, bis die Städte eine Tagfahrt deswegen vereinbarten.[2]) Aber nur sehr kurze Zeit konnten sich die Städte dieses Erfolges freuen. Denn am 15. August 1443 bestätigte der König die Privilegien Bergens und stellte sich zugleich auf den Boden der älteren Handelsgesetze, indem er von den deutschen Handwerkern unter anderem auch die Leistung der den Bürgern obliegenden Staatslasten begehrte und bald darauf in einem besonderen Fall seinen Forderungen auch energisch Nachdruck gab. Aber gedrängt durch die starke Abneigung der Norweger gegen die Fremden ging er noch viel weiter. Am 4. Dezember 1444 erließ er für Bergen eine ausführliche, allerdings vorerst noch nicht in Anwendung gebrachte Verordnung zum Zweck einer starken Beschränkung des Handels und der Bewegungsfreiheit der Fremden. Auch dort sollte ihnen nun u. a. die Winterlage verboten sein und ihr Aufenthalt die Zeit vom 3. Mai bis 14. September nicht überschreiten.[3]) Zugleich erteilte der König, vielleicht unter demselben Einfluß, 1443 und 1444 einer Anzahl holländischer Städte Privilegien zum Handel mit Norwegen, ausgenommen Island und die andern Schatzlande.[4])

Unter diesen Umständen überrascht die Bestätigung der norwegischen Privilegien der Hanse, die König Christof am 25. Sep-

[1]) Vgl. früher S. 28.

[2]) HR. 2. VII n. 474, 475, III n. 19 § 5, 309 § 1.

[3]) HR. 2. III n. 309 § 2, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 94 ff., S. 99 u. Anm. 2, S. 100.

[4]) Vgl. später in diesem Buch II. 2. Kap.

tember 1445 in Kopenhagen vollzog, und noch mehr sein Brief an Bergen vom 26. Oktober, worin er davon Mitteilung machte und zur Beruhigung der Stadt hinzufügte, daß von der gegen die Deutschen begonnenen Politik trotzdem nicht abgewichen werden solle. Er trieb nach beiden Seiten hin kein ehrliches Spiel. Denn nun trat am 20. Juni 1446 Olaf Nielsson mit der königlichen Verordnung vom 4. Dezember 1444 hervor und verlangte ohne Rücksicht auf die von den Deutschen dagegen geltend gemachte Privilegienbestätigung die Ausführung jener. Auf beiden Seiten erreichte die Erregung einen gefährlichen Grad. Da traten die norwegischen Reichsräte dazwischen und setzten beiden streitenden Teilen eine Tagfahrt auf den 24. Juni 1447 an, wo sie, gleichviel ob der König dabei sei oder nicht, den Streit entscheiden wollten. Inzwischen sollten die Deutschen in Bergen Sicherheit genießen, sich aber der von ihnen bekämpften königlichen Verfügung unterwerfen.[1]) Dazu waren aber weder sie noch ihre Städte willens. Diese erhoben nachdrückliche Vorstellungen deswegen beim König. Die Deutschen fürchteten, durch die geplante Reichsratsversammlung ihrer Privilegien gänzlich beraubt zu werden. Lübeck benutzte die Gelegenheit, dem König, der auf der Reise nach Baiern im Februar 1447 sich in der Stadt aufhielt, die Verhältnisse in Bergen vorzustellen und ein Verzeichnis von Klagen über Nielsson einzuhändigen. Daraufhin nahm der König die Sache in die Hand und setzte beiden Teilen zur Verhandlung und Erledigung ihres Streits eine Tagfahrt in Kopenhagen auf den Mai an.[2])

Jedoch gab der König die Reise nach Baiern auf, wie der Hochmeister von einem an jenen gesandten Boten erfuhr, weil die Norweger ihm gedroht hätten, einen andern König zu erwählen, falls er nicht nach Norwegen komme.[3]) Damit hing es dann zusammen, daß er Lübeck und seine Genossinnen bei seiner dortigen Anwesenheit um Hilfe gegen Nielsson und den norwegischen Reichsrat ersuchte.[4]) Das Verhältnis zwischen dem König und seinen norwegischen Untertanen war offenbar sehr ernst und wahrscheinlich durch die der Hanse erteilte Privilegienbestätigung ganz be-

[1]) Christensen, Unionskongerne, S. 106, 117f.; HR. 2. III n. 309 § 3—5, 7.

[2]) HR. 2. III n. 253 § 3, 257, S. 160, n. 276—279, Lüb. Chron. bei Grautoff II, S. 105, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 119 Anm. 3.

[3]) Livl. UB. X n. 318.

[4]) HR. 2. III n. 277.

sonders verschärft worden. Aber auch sein Verhältnis zu seinen anderen Untertanen war schlecht genug.[1])

Die Boten der wendischen Städte unter Leitung des lübischen Bürgermeisters Wilhelm van Calwen fuhren im Juni 1447 nach Schluß der Hansetagsverhandlungen nach Kopenhagen. In Bergen sah es inzwischen arg genug aus. Trotz seines Stillstandsgelöbnisses hatte Olaf Nielsson noch vor Ende 1446 die Feindseligkeiten gegen die Deutschen wieder aufgenommen, den Handwerkern neue Abgaben auferlegt, und als sie die Zahlung verweigerten, sie dazu gezwungen. Gewalt und Waffen herrschten. Selbst die Kirchen boten keine sichere Zuflucht. Die Hansen baten im Frühjahr die wendischen Städte, ihnen schleunigst Schiffe und Mannschaften zum Schutz gegen die Norweger zu senden.[2]) Jedoch das schlechte Verhältnis zwischen dem König und Norwegen mußte einen für die städtischen Ansprüche günstigen Ausgang der Verhandlungen in Kopenhagen verhindern. Die Städteboten tauschten dort mit Olaf Nielsson und den Norwegern Klageschriften[3]) aus, aber nach mehrwöchigen Verhandlungen war man über Hauptpunkte des Streits, z. B. die Stellung der Handwerker, noch nicht einig.[4]) Endlich tat der König, der es mit beiden Teilen nicht verderben konnte und wollte, den Ausspruch, der hansische Kaufmann solle auf Grund der Privilegien, Gerechtigkeiten und alten löblichen Gewohnheiten weiterhin in Bergen verkehren und Handel treiben, aber vorbehalten dem König und seinen Untertanen, was ihnen zukomme. Genau ebenso beschied er den deutschen Kaufmann zu Opslo, der hier ebenfalls mit seinen Beschwerden sich an ihn wandte.[5]) Somit war die Stellung des hansischen Kaufmanns in Norwegen in der Tat nach wie vor unsicher und Übergriffen ausgesetzt. Die Städte waren mit dem Verhalten des Königs sehr unzufrieden, sie hatten den

---

[1]) Vgl. Livl. UB. X n. 268, 314.

[2]) HR. 2. III n. 309 § 8—18.

[3]) Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 127 Anm. 4, vgl. dagegen Bruns, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 142 ff., der das fragliche Schriftstück, ohne mit Christensens Beweisführung bekannt zu sein, dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zuweist (gedr. v. Bruns a. a. O. u. v. Yngwar Nielsen i. Christiania Vidensk. Selsk. Forhandl. 1876 S. 17 ff.).

[4]) HR. 2. III n. 311 passim, 312, Christensen, a. a. O., S. 442 § 32—35.

[5]) Vgl. das Aktenstück bei Christensen, a. a. O. S. 444 § 36, 37, S. 445 § 38, S. 446 § 47.

Eindruck, als habe er im Grunde genommen seinem Vogt zu Bergen nahezu in allen Punkten recht gegeben.[1])

Während die deutschenfeindliche Strömung der Norweger an den Grundlagen der hansischen Privilegien in Norwegen rüttelte, erhielt der deutsche Handel mit Bergen die erste statutenmäßige Regelung, die zugleich sich als Abschluß einer hundertjährigen Entwicklung der hansischen Handelsverbindungen mit Bergen seit dem ersten Hervortreten der deutschen Niederlassung daselbst darstellt. Allerdings hatten von Anbeginn des deutsch-norwegischen Verkehrs die wendischen Städte dort im Vordergrund gestanden. Denn sie waren die Hauptlieferanten für die unentbehrlichsten Waren: Getreide, Bier, überhaupt Nahrungsmittel und besaßen dadurch fast ein Monopol gegenüber dem Hauptausfuhrartikel Bergens, dem Stockfisch. Die Grundlegung der handelspolitischen Machtstellung der Hanse in Bergen war wesentlich das Verdienst Lübecks gewesen. Lübeck nahm die leitende Stellung in den norwegisch-hansischen Beziehungen, wie die Lübecker Bergenfahrer im hansischen Kontor zu Bergen, ein. Die übermächtige wendisch-lübische Kaufmannschaft suchte die andern Hansen in diesem Verkehr möglichst zu beschränken, in eine von ihr abhängige Stellung herabzudrücken, von der direkten Geschäftsverbindung mit den Nordleuten auszuschließen.[2]) Die preußische Schiffahrt nach Bergen zu beseitigen, ließen sich schon vor 1379 die wendischen Schiffer durch Frachtvergünstigungen an die Bergenfahrer angelegen sein.[3]) Im 15. Jahrhundert waren die Handelsbeziehungen Danzigs zu Bergen, der Besuch preußischer Kaufleute und Schiffer dort überaus gering. Der Danziger Kaufmann und Ratsherr Berthold Buramer stand mit seinen ausgedehnten Handelsinteressen im skandinavischen Norden in Preußen vielleicht einzig da; 1438 pachtete er sogar mit Olaf Nielsson zusammen Island vom Könige.[4]) Nächst den wendischen unterhielten verschiedene süderseeische Städte einen lebhaften Verkehr mit Bergen. Und zwar pflegten die Ihrigen, da sie die für den Verkehr mit den Nordleuten entscheidenden Güter, Getreide und Bier, nicht oder nur in geringer Menge be-

---

[1]) Lüb. Chron., bei Grautoff, II S. 105.

[2]) Vgl. früher S. 26, 30f.

[3]) HR. 1. II n. 177 § 2.

[4]) Hans. UB. VI n. 647, HR. 1. VIII n. 32 § 3, 330, 331, HR. 2. I n. 106, 543 § 43, Norsk histor. Tidsskrift 3. R. II S. 117f.

saßen, den Fisch aus zweiter Hand, von den wendischen Kaufleuten in Bergen, einzuhandeln. Außerdem aber begannen sie in den wendischen Städten selbst Getreide, Bier, Mehl und Malz zur Ausfuhr nach Bergen aufzukaufen, jedoch mußten sie sich dagegen verpflichten, den dafür dort eingehandelten Stockfisch in die wendischen Städte zu führen. Dies Herkommen aber geriet mehr und mehr in Verfall, sie schafften den Fisch direkt nach der Südersee, und Deventer wurde geradezu im Westen der bedeutendste Stapel des Verkehrs mit Bergen.[1]) Vom Rheingebiet, das bis hinauf zur Schweiz ein Hauptabsatzfeld des Stockfisches war, konnte derselbe billiger über Deventer als über Lübeck bezogen werden. Es handelte sich für die wendischen Städte also darum, ein weiteres Anwachsen des süderseeisch-bergischen Verkehrs, der ihnen einen wertvollen Handelsartikel zu entziehen drohte, zu verhindern. Schon 1440 verlangten sie, daß der Stockfisch nicht auf andere neue Häfen und Stapel wie Deventer, sondern nur nach den wendischen Städten, „wie es von alters her Gewohnheit gewesen sei“, bei Strafe des Ausschlusses aus diesen geführt werde.[2]) Und sechs Jahre später, am 17. Juli 1446, erließen die sechs wendischen Städte — nicht mehr die Hanse, die noch 1418 als die Ordnerin des hansischen Handels mit Bergen erscheint! — jene Verfügung, daß fortan wieder „nach alter Gewohnheit“ der Stapel des Bergerfisches in Lübeck und den drei andern wendischen Städten Wismar, Rostock und Stralsund gehalten werden solle; kein Mitglied der Hanse, das den Fisch nicht von Bergen nach den vier Städten führe, dürfe aus diesen Mehl, Malz und andere Lebensmittel ferner nach Bergen ausführen und noch in der Hanse geduldet werden.[3]) Der energische Protest, den die süderseeischen Städte, voran Kampen, auf dem Hansetage im Mai 1447 gegen diese wendische Ordonnanz erhoben, war natürlich erfolglos.

Auch hier also machten die wendischen Städte den Versuch, eine alte verfallende Gewohnheit durch Einführung eines Verkehrs- und Handelszwangs zu einer Notwendigkeit umzugestalten. Freilich war es nicht zu erwarten, daß die süderseeischen Städte sich dem-

[1]) HR. 2. II n. 35, 397.

[2]) HR. 2. II n. 397.

[3]) Diplomat. Norweg. VII n. 431, vgl. HR. 2. VII n. 342 § 12, 14. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XIVff., irrt S. XXI, wenn er ein ausschließliches Stapelrecht Lübecks aus obigem Erlaß herausliest.

selben fügen würden. Eine andere Kehrseite der übermächtigen Stellung Lübecks und der andern drei Städte im Außenhandel Bergens und des nördlichen Norwegen aber war die, daß Umgehungen des Bergener Stapelmonopols, wie die Engländer sie seit Jahrzehnten trotz aller Verbote ihrer eigenen und der norwegischen Regierung betrieben, nun auch von hansischer Seite häufiger zu werden begannen.

Es waren nicht nur die norwegischen Verhältnisse, um deretwillen die Gesandtschaft der wendischen Städte im Juni 1447 nach Kopenhagen gezogen war. Denn auch in Kopenhagen hatten sich Schwierigkeiten für ihre Kaufleute erhoben, die Stadtbevölkerung forderte eine Kontrolle über die dortige deutsche Niederlassung in der Form, daß der eine ihrer beiden Älterleute immer ein Däne sein solle, sie focht auch in andern Richtungen ihre Stellung, selbst ihren Winteraufenthalt an.[1]) Zütfen, Kampen und Bremen hatten über willkürliche Wegnahme von Waren und Schatzung von Schiffen ihrer Bürger auf dem eben gewesenen Hansetag geklagt, Zwolle darüber, daß der König durch seinen Hauptmann zu Helsingborg von seinen Schiffen im Widerspruch mit den hansischen Privilegien einen Nobel von jedem Schiff erheben lasse.[2]) Anderthalb Jahre hatten die Beziehungen der Hansestädte zu Dänemark zu Klagen nicht Anlaß gegeben, nun kam der König wieder auf den Sundzoll zurück. Denn auch den Preußen begann er ihn im Sommer 1447 in Höhe von einem Nobel für jedes Schiff wieder abzufordern. Aber sofort erhob der Hochmeister, noch ehe seine Städte bei ihm vorstellig geworden waren, dagegen Protest, schon Anfang August ging seine Gesandtschaft deswegen nach Dänemark und erhielt von König Christof die zufriedenstellendsten Zusagen. Er kam aber nicht mehr dazu, diese wahrzumachen.[3])

Ein Zusammenstoß zwischen dem König und Lübeck gefährdete im Herbst 1447 den Frieden. Er hatte in der auch früher schon zutage getretenen Absicht, in den Kreisen der deutschen Fürsten eine politische Rolle zu spielen, zu einem Fürstentag nach Lübeck für den September eingeladen, ohne merkwürdigerweise

---

[1]) HR. 2. III n. 313, Christensen, Unionskongerne, S. 445 f. § 38, 40—46.
[2]) HR. 2. III n. 288 § 4, 8, 20, 311 § 8.
[3]) HR. 2. III n. 318 § 5, 9.

Lübeck selbst davon in Kenntnis zu setzen. Erst im letzten Moment, nachdem schon eine Anzahl Fürsten eingetroffen war, begehrte er von der Stadt Geleit mit unbeschränktem Gefolge und bestimmte sogar einen militärisch wichtigen Punkt der Stadt als sein Quartier. Jedoch Rat und Bürgerschaft Lübecks waren nicht derart, sich von fremder Anmaßung auf ihrem eigenen Grund und Boden Bedingungen vorschreiben zu lassen. Sie schrieben ihm ihrerseits, wie es der allgemeine Brauch der Städte gegenüber Fürsten war und wie es Lübeck selbst Kaiser Karl IV. gegenüber 1375 getan hatte, die Zahl seiner Begleiter, 400—500, und sein Quartier vor. Der König war verletzt und kam gar nicht nach Lübeck, empfing aber auch von Wismar, als er dort die gleichen Bedingungen stellte, einen ablehnenden Bescheid. Dagegen kam Rostock ohne Aufforderung seinen Wünschen entgegen, er aber, nachdem er in Heiligenhafen seine bairischen Verwandten gesprochen hatte, reiste nach Kopenhagen zurück.[1])

Jedoch erkannte er den guten Willen Rostocks an. Er verlieh ihm für die Niederlassungen seiner Kaufleute in Opslo und Tunsberg am 22. Oktober 1447 ein Handelsprivileg, das fortan die Grundlage für die vorherrschende Stellung dieser im deutschen Handel mit beiden Plätzen bildete. Die Rostocker durften darnach in beiden und überhaupt in der ganzen Landschaft Wigen Handel mit anderen Gästen treiben, ihre Waren im Kleinhandel absetzen, während des Winters dort liegen u. a. m.[2]) Es setzt andererseits in Verwunderung, daß der König, der eben notdürftig den ihm drohenden Zwiespalt mit den Norwegern überbrückt hatte, ihre Erregung durch diese wertvollen Verleihungen an eine Hansestadt, die das erstrebte Aufblühen des nationalen Handelsstandes in Südnorwegen erschweren mußten, wieder gegen sich herausforderte.

Gegen Lübeck und Wismar dagegen hegte der König Rachegedanken, aber ehe er sie in die Tat umsetzen konnte, starb er Anfang Januar 1448.[3]) Unleugbar war die ihm gestellte Auf-

[1]) Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 110f., vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 136ff., Stein, Beiträge usw., S. 101 Anm. 1.

[2]) HR. 2. III S. 236 Anm. 1, Diplom. Norweg. VII n. 435.

[3]) Über die Absichten, die man ihm in Lübeck zutraute, vgl. Lüb. Chron. b. Grautoff II, S. 112. Über seinen Todestag vgl. Christensen, a. a. O., S. 139 Anm. 3.

gabe, sich in den ihm fremden Verhältnissen des Nordens zurechtzufinden, sehr schwer. Aber ebenso gewiß ist, daß er politische Einsicht nur in geringem Maße besaß, daß sein Handeln Einfällen des Augenblicks und seiner jeweiligen Stimmung entsprang.[1])

Ein Thronwechsel im skandinavischen Norden war für die wendischen Städte und den deutschen Orden in Preußen immer eine Frage von großer Wichtigkeit. Gewöhnlich überließen sie den nordischen Völkern selbst die Entscheidung über den künftigen Herrscher, und die wendischen Städte stellten dann willig diesem ihre Hilfe zur Verfügung, wenn er derselben bedurfte, machten sein Interesse zu dem ihrigen und dienten dadurch aufs beste den Erfordernissen ihres Handels und Verkehrs. Auch im Frühjahr 1448 warteten die Städte ab. Aber zu einer Einigung zwischen den drei Reichen über ein gemeinsames Oberhaupt kam es nicht trotz der Versammlung, die Pfingsten in Kopenhagen zwischen den Räten der drei Reiche und der Königinwitwe Dorothea stattfand.[2]) Denn in Schweden gewann die nationalistische Strömung der großen Masse des Volkes die Herrschaft, die geistliche und weltliche Aristokratie schlossen sich derselben an und am 20. Juni 1448 wurde in Stockholm der damals etwa 40jährige Karl Knutson Bonde zum König erwählt. Man hoffte in Schweden zugleich mit gutem Grund, die Zustimmung der Norweger zu dieser Erhebung eines einheimischen Großen zu erlangen.[3]) Seine Aufgabe war ihm durch die patriotischen Wünsche der Strömung, die ihn emporhob, vorgezeichnet. Er sollte das schwedische Reich wieder in dem Umfang herstellen, wie es um die Mitte des 14. Jahrhunderts unter den Folkungern bestanden hatte.[4]) Halland und Schonen, vor allem aber Gotland, sollten wieder gewonnen, dem Seeräuberunwesen des Exkönigs Erich dort ein Ende gemacht werden.

---

[1]) Vgl. die ausführliche Würdigung von Christensen, Unionskongerne, S. 145ff., 159ff., dessen Urteil mit Recht von der bisher herrschenden Auffassung abweicht.

[2]) Livl. UB. X n. 446.

[3]) HR. 2. IV n. 521, Livl. UB. X n. 482. Vgl. Styffe, Bidrag usw., III S. Vff., XXXV.

[4]) Vgl. HR. 2. IV n. 293.

König Erich, der Gotland als sein persönliches Eigentum betrachtete und es vergeblich nacheinander den Hochmeistern Paul von Rußdorf und Konrad von Erlichshausen zum Kauf anbot, hatte alsbald nach seinem Sturz in den drei Reichen gegen seine ehemaligen Untertanen den Kaperkrieg von dort aus eröffnet, der auch den hansischen Seeverkehr, in erster Linie natürlich mit dem Norden, nicht ungestört ließ. Ein Vermittlungsversuch Lübecks zwischen Erich und Christof war schnell gescheitert, möglicherweise hintertrieben durch die niederdeutschen Fürsten, die im Februar 1443 in Wilsnack versammelt waren und meinten, daß der Fürstenstand Lübeck die Ehre der Vermittlung nicht gestatten dürfe.[1]) Aber auf die Länge litt der Handel der Ostseestädte durch die Kaper Erichs zu schwer, namentlich seitdem er diesen, wie er Lübeck im September 1445 mitteilte, Befehl gegeben hatte, allen Verkehr mit den drei Reichen systematisch zu unterdrücken. Nun wurden sie vollends zügellos[2]) und ihre Plage für die Neutralen wurde auch durch den Stillstand, den Christof mit Erich im Hochsommer 1446 schloß,[3]) nicht vermindert. Mahnungen der Städte und des Ordens an Erich fruchteten nichts, ja er erklärte einem Boten des Hochmeisters geradezu, daß er zum Frühjahr 1448 seine 500 Seeräuber noch um 1000 pommersche vermehren werde.[4]) Der Hochmeister begnügte sich, für Preußen und Livland ein Verbot des Verkehrs mit Gotland zu erlassen. Lübeck aber sandte 1448 Friedeschiffe aus und ließ durch sie seine Stockholmfahrer geleiten.[5])

So war die Lage, als der neue Schwedenkönig Karl Knutson nach Gotland übersetzte. Mitte August 1448 war Erich auf die Stadt Wisby und die Wisborg beschränkt. Karl bemühte sich mit Erfolg, die hansischen Handelsschiffe gegen seine schwedischen Mannschaften sicherzustellen, und konnte der Sympathien der Ostseestädte um so mehr gewiß sein, als er durch sein rasches Vorgehen dem Seeraub Erichs ein Ende machte.[6]) In Dänemark jedoch

---

[1]) HR. 2. III n. 6, 8, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 78 ff.

[2]) HR. 2. III n. 207, 216 § 10, 219, Lüb. UB. VIII n. 322 usw.

[3]) Livl. UB. X n. 264, 269, HR. 2. III S. 143 Anm. 1.

[4]) Livl. UB. X n. 407.

[5]) HR. 2. III n. 375—386, 395, 402 § 1, 5, Livl. UB. X n. 426, vgl. 482, 496, Strals. Chron. I S. 189.

[6]) Strals. Chron. I S. 189 f., HR. 2. III n. 471.

rief dieses Bestürzung hervor und beschleunigte die Erwählung eines neuen Oberhauptes. Im August 1448 wurden sich die Dänen endlich über die Persönlichkeit ihres künftigen Herrschers schlüssig, anscheinend jedoch nicht ohne Einwirkung der wendischen Städte, namentlich Lübecks. Denn Boten von Lüneburg, Hamburg und Lübeck befanden sich um den 24. August zusammen mit den Räten Herzog Adolfs von Schleswig in Kopenhagen. Gewählt wurde des Herzogs Neffe, der 23 jährige Graf Christian von Oldenburg.[1])

Auch der neue Dänenkönig mußte sich durch die Gewinnung Gotlands erst Popularität zu erwerben suchen. Die dänisch-schwedische Feindschaft war dadurch von vornherein gegeben. Aber Lübeck, das von beiden Mächten um Unterstützung ihrer Ansprüche angegangen wurde, beobachtete vollste Zurückhaltung.[2]) Und ebenfalls lehnten die wendischen Städte Hilfeleistung ab, als sie von einer Reihe niederdeutscher Fürsten, so von Herzog Adolf von Schleswig, Markgraf Hans von Brandenburg und anderen darum gebeten wurden, die zu Wilsnack im März 1449 sich zur Befreiung Erichs und Unterstützung Christians gegen Karl Knutson vereinigt hatten.[3]) Zur selben Zeit spielte Erich uneingedenk eines mit Karl am 22. Dezember 1448 geschlossenen Vertrags, ihm die Wisborg zum April einzuräumen, Burg und Stadt einem Geschwader König Christians in die Hände und siedelte nach Rügenwalde über.[4]) Sein Hauptmotiv dazu war wohl Rache, denn nächst Engelbrecht hatte Karl Knutson am meisten zu seinem Sturz in Schweden beigetragen. Im Sommer 1449 erschien König Christian selbst mit einer Flotte in Wisby, am 31. Juli schloß der schwedische Befehlshaber Magnus Green mit ihm einen Vertrag, demzufolge die Schweden die Insel räumten, ein Stillstand geschlossen, Verhandlungen, die am 1. Mai 1450 in Halmstad zur Erledigung aller Streitpunkte zwischen beiden Mächten geführt werden sollten,

[1]) Strals. Chron. I S. 189, Otto Bencke, Dat Slechtbok nach Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1876 S. 201, u. Christensen, Unionskongerne, S. 165 Anm. 4; über das Datum seiner Erwählung vgl. hier die Erörterungen S. 164 ff., dazu auch Livl. UB. X n. 482.

[2]) HR. 2. III n. 474, VII n. 511.

[3]) Strals. Chron. I S. 190, vgl. HR. 2. III n. 497, später Lüb. UB. VIII n. 614.

[4]) Styffe, Bidrag usw., III S. XIV ff.

verabredet wurden.[1]) Die von Karl Knutson so glücklich eingeleitete Unternehmung hatte einen kläglichen Ausgang genommen. Der Orden aber war froh, denn schon hatte ihn die Ausbreitung der schwedischen Macht mit Besorgnissen vor einer Einmischung in die inneren Angelegenheiten Livlands zu erfüllen begonnen.[2])

Es konnte nicht in der Absicht der Städte liegen, in den Gang der Dinge im Norden zugunsten Karl Knutsons einzugreifen. Denn seine Herrschaft ruhte auf unsicheren Unterlagen, er ward von der schwedischen Aristokratie, aus der er hervorgegangen war, nur als primus inter pares angesehen und überdies war deren Stimmung keineswegs ganz ablehnend gegen den Unionsgedanken. Aber selbst wenn sie einen schlechteren politischen Sinn besessen hätten, mußte sie ein anderer Umstand an jederart Parteinahme für Schweden hindern. Das war das Verhältnis der Fürstenmacht zu den Städten, das gerade zu dieser Zeit sich in einer schweren Krisis befand. Denn die seit lange latent vorhandene Spannung zwischen beiden Mächten war in Oberdeutschland in offene heftige Fehde übergegangen, ein Ereignis, das auch in Niederdeutschland die Gemüter mächtig erregte, in den fürstlichen Kreisen hier der Abneigung gegen die Städte stärkeren, aufreizenden Antrieb gab, in den Städten dagegen die Besorgnis vor feindlichen Anschlägen jener bedeutend steigerte. Jedoch kam auf diesem Boden die Spannung zwischen beiden nicht zum Ausbruch. Der Gesichtspunkt aber, der aus dieser Lage sich für die wendischen Städte in ihrem Verhalten gegen die nordischen Mächte ergab, war der, sich mit König Christian wegen seiner zahlreichen fürstlichen Freunde in Niederdeutschland nicht zu überwerfen. Ja, sie gestatteten, was sie noch ein Jahr zuvor verweigert hatten, König Christian im Frühjahr 1450 die Anwerbung von Knechten und Schiffen bei sich.[3]) Doch sein Verlangen nach Einstellung des Verkehrs mit Schweden wies Lübeck ab, nachdem der Rat einen Beschluß der Bürgerschaft darüber eingeholt hatte. Die preußischen Städte aber, denen des Königs Vogt auf Gotland, Olaf

[1]) Styffe, Bidrag, III S. XVIII ff., vgl. Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 122 ff., Strals. Chron. I S. 192.

[2]) Livl. UB. X n. 560 Nachschrift.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 182.

Axelsson Tott, den Verkehr mit Schweden untersagte, riefen ihren Herrn an.[1])

Die Lage im Norden hatte sich inzwischen verwickelter gestaltet. Karl Knutson war am 20. November 1449 in Trondhjem auch zum norwegischen König gekrönt worden; nur der Süden des Landes, wo der von Dänemark eingewanderte Adel die Führung hatte, versagte ihm die Anerkennung und verlangte Christian als König. Diese Spaltung des Landes bewirkte, daß auch der Streit beider Herrscher um die norwegische Krone der Zusammenkunft in Halmstad zur Erledigung überwiesen wurde.[2])

Diese vertagte durch den Vertrag vom 13. Mai 1450 die gotländische Streitfrage um ein Jahr, bestätigte den Friedenszustand und sprach das Recht auf Norwegen Christian zu und Karl ab. Boten der vier wendischen Ostseestädte nahmen an der Versammlung teil entsprechend der Aufforderung, die sie von beiden Parteien erhalten hatten,[3]) trafen aber, mindestens zum Teil, so spät ein, daß sie, auch wenn sie gewollt hätten, auf die Erledigung der inneren Angelegenheiten des Nordens keinen Einfluß mehr gewinnen konnten. Übrigens konnten sie mit den getroffenen Bestimmungen im Hinblick auf ihre Verkehrsinteressen zufrieden sein, namentlich mit dem Gebot, daß alle Auslieger beider Teile bis zum 29. Juli die See geräumt haben mußten, wollten sie nicht Gefahr laufen, als Friedensbrecher bestraft zu werden. Doch nahmen die Städte die günstige Gelegenheit wahr, beiden Teilen etliche Beschwerden ihrer Kaufleute vorzutragen, den Dänen über ungewöhnliche Belastungen in Malmö, den Schweden über Behinderung des hansischen Verkehrs nach der Newa.[4]) Als sie aber die Dänen ersuchten, den König zur Bestätigung der hansischen Freiheiten in Norwegen anzuhalten, empfingen sie einen hinhaltenden Bescheid, trotzdem sie die Verdienste der hansischen Kaufleute um seine Sache in Norwegen hervorhoben. Sie hatten in Bergen Olaf Nielsson, der wie der Adel im Süden schon im Frühjahr 1449 sich Christian angeschlossen hatte, gegen die mit Karl sympathisierenden

---

[1]) HR. 2. VII n. 522 u. Anm. 1, III n. 594 § 6.

[2]) Styffe, Bidrag, III S. XXVI ff.

[3]) Styffe, Bidrag, III S. XXXIII, Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 131 f., HR. 2. III n. 603 § 2—4, 8, VII n. 523, Christensen, a. a. O., S. 184 Anm. 3.

[4]) HR. 2. III n. 603 § 7, 9.

Bauern unterstützt, auch in Opslo und Tunsberg die dänisch gesinnten Vögte in Schutz genommen.[1])

Als bald nach Schluß der Halmstader Zusammenkunft König Christian nach Norwegen reiste, fand er dort keinen Widerstand. Von Bergen nach Trondhjem gaben ihm die Hansen mit fünf Schiffen und 300 Gewappneten das Geleit.[2]) Dort wurde er am 2. August 1450 gekrönt, auf der Rückreise in Bergen am 29. August der ewige Unionsvertrag zwischen Dänemark und Norwegen abgeschlossen.[3]) Hier bekam er aus persönlicher Anschauung zum erstenmal einen nachhaltigen Eindruck von der Bedeutung des deutschen Kontors, und der süddeutsche Dichter Michael Behaim, der den König von Trondhjem nach Bergen begleitete, schildert mit überschwenglichen Worten in einem Gedicht die Lebendigkeit und Vielgestaltigkeit des dortigen Hafenbildes und Warenverkehrs.[4]) Aber noch in Bergen kam es zwischen den Hansen und dem König zu einem Zusammenstoß. Die Lübecker Bergenfahrer hatten Ende Juli bei Skagen eine englische Gesandtschaft abgefangen, die wegen der Wegnahme einer großen hansischen Baienflotte durch die Engländer mit Preußen unter Übergehung des besonders schwer geschädigten Lübecks eine Verständigung herbeiführen sollte, die Gesandten nach Lübeck geschickt,[5]) das Schiff mit seiner wertvollen Tuchladung als Schadenersatz an sich genommen und nach Bergen gebracht, als der König gerade dort weilte. Dieser aber, der gerade mit England in Frieden lebte, faßte die Sache sehr ernst auf, erklärte die Schiffer und die Älterleute des Kontors für Seeräuber, nötigte sie, Schiff und Gut ihm auszuliefern und als Sühne ihm 20 Last Bier zu überreichen und 1000 M. lübisch darzuleihen, die er übrigens im folgenden Jahr zurückzahlte. Vor allem aber mußten sie versprechen, die ganze Angelegenheit vor keinen auswärtigen Richterstuhl zu ziehen. Jedoch gerade das taten sie, indem sie, noch während der König sich in Bergen aufhielt, den Kaiser baten, jenen zur Herausgabe ihrer rechtmäßigen Beute zu bewegen.[6])

[1]) Lüb. Chron., b. Grautoff II, S. 121, HR. 2. III n. 603 § 6.

[2]) Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 186 f., Styffe, Bidrag, III S. XXXIV f.

[4]) Vgl. Y. Nielsen, Bergen fra de ældste Tider indtil Nutiden, S. 255.

[5]) Vgl. später in diesem Buch II, 4. Kap.

[6]) Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352, Lüb. Chron., bei Grautoff II, S. 132 f., Christensen, a. a. O., S. 188.

Als Antwort bestätigte der König am 8. September 1450 die Privilegien der Stadt Bergen unter besonderer Hervorhebung der den Hansen so unangenehmen Verleihungen seines Vorgängers. Außerdem nutzte er geschickt die augenblickliche Zwietracht zwischen dem Kontor und den deutschen Handwerkern zu einem wohlberechneten Vorstoß gegen die Machtstellung der Deutschen in Bergen aus.

Der herrschende Zwist entsprang dem Bestreben der Handwerker, sich der drückenden Abhängigkeit vom Kontor, die in ihrem vollen Umfang noch jüngst von diesem und von den wendischen Städten festgestellt war, zu entziehen.[1] Sie hatten sich, wie es scheint, 1446 oder 1447 dem Kontor gegenüber verpflichtet, ihren eigenen Vertrieb namentlich von Mehl und Bier, das sie direkt über See bezogen, aufzugeben.[2] Das Statut der wendischen Städte vom 17. Juli 1446 hatte ihnen die Gerichtsbarkeit des Kontors auch für ihre Angelegenheiten, wie sie gegenüber den Schiffern und Kaufleuten bestand, nachdrücklich in Erinnerung gebracht und sie angewiesen, sich eines ruhigen und friedlichen Betragens den Norwegern gegenüber zu befleißigen, da ihr unruhiges und gewalttätiges Auftreten den Frieden zwischen den Deutschen und den Norwegern nicht selten gefährdete.[3] Die Übertretungen aller dieser Bestimmungen, deren sich aber die Handwerker alsbald wieder schuldig machten, hatten schon im Herbst 1449 und Frühjahr 1450 ergebnislose Verhandlungen des Kontors mit den Ämtern zur Folge gehabt. Vielmehr hatten sie unter Führung des Schuhmacheramts ihrem Streben nach größerer eigener Bewegungsfreiheit durch Anlehnung an den geschworenen Feind der Deutschen, den Vogt Olaf Nielsson, mehr Nachdruck gegeben. Im Frühjahr 1450 hatte er ihnen die Nutznießung ihrer angeblichen Privilegien bis zum Eintreffen des neuen Landesherrn in Bergen verbrieft.[4]

Diesen Zwiespalt nun benutzte König Christian, um beide Teile noch weiter mit einander zu entzweien. Am 9. September 1450 erteilte er den deutschen Schuhmachern die Bestätigung ihrer älteren Privilegien und die vom Kontor so heftig bestrittene Erlaubnis zu jeder Art Handel mit den Landeseingeborenen. Dafür

[1]) Vgl. dazu früher S. 28.

[2]) Hans. UB. VIII n. 42 § 1, 7—11, vgl. HR. 2. VII n. 528 § 1—9, 14, 15.

[3]) Hans. UB. VIII n. 42 § 2, Diplom. Norweg. VII n. 431, vgl. HR. 2. VII n. 528 § 13, 16.

[4]) Hans. UB. VIII n. 42 § 19—21, vgl. Christensen, a. a. O., S. 190 Anm. 1.

unterwarfen sie sich gemäß der Forderungen des Königs der norwegischen Gerichtsbarkeit und Entrichtung derselben Abgaben und Leistungen, die die Eingeborenen zahlten.[1]) Die kurzsichtige Begierde der Schuhmacher nach augenblicklichen Vorteilen hatte über das Bewußtsein politischer, kultureller und nationaler Zusammengehörigkeit der Deutschen in Bergen gesiegt. Die andern Ämter zwar schlossen sich in diesem kritischen Augenblick an das Kontor an und unterwarfen sich dessen Forderungen, aber der Verlust des mächtigsten und größten Amts, das 1451 über 60 selbständige Schuhmacher umfaßte, durfte doch nicht leicht genommen werden.

Dem Kontor selbst aber gelang es nicht, vom König für länger als ein Jahr Erlaubnis zum Genuß seiner Privilegien zu erlangen.[2]) Beide Teile, das Kontor und die Schuhmacher, unterbreiteten im Frühjahr 1451 Lübeck ihren Streit. Lübeck aber verkündete mit Vollmacht der Hanse, wenigstens der wendischen Städte, beiden am 19. Mai 1452 eine Vertagung seiner Entscheidung, gebot beiden Frieden bis Ostern 1456 und legte den Schuhmachern die Pflicht auf, inzwischen dem Kaufmann Beistand zu leisten und nichts zu seinem Schaden auf fremdes Gebot hin zu unternehmen bei Verlust des Geleits in den Hansestädten.[3]) Lange ist dann vom Verhältnis des Kontors zu den Ämtern und insbesondere den Schuhmachern nicht mehr die Rede. Auch läßt sich nicht erkennen, daß der von Lübeck vorläufig beigelegte Zwiespalt eine besondere, nachteilige Wirkung für die Machtstellung des hansischen Kontors in Bergen gehabt hat. Es war gewissermaßen nur ein Vorspiel zu Vorgängen des 16. Jahrhunderts. Das Kontor wünschte entsprechend den bisherigen Verhältnissen die deutschen Handwerker in politischer und wirtschaftlicher Abhängigkeit von sich zu erhalten, um durch festen Zusammenschluß die Kraft des deutschen Elements noch zu vermehren. Die Handwerker andererseits, hier nur die Schuhmacher, suchten sich diesem Zwang zu entziehen, selbst mit Hilfe der fremden Landesherrschaft. Sie besaßen nicht den politischen Weitblick, zu erkennen, daß sie dadurch das allgemeine Interesse, die Machtstellung und Selbständigkeit des ge-

[1]) Hans. UB. VIII n. 42 § 22, 23, 30, III § 1—5, Diplom. Norweg. I n. 812, Christensen, a. a. O., S. 190f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 42 § 24, 32, III § 7.

[3]) HR. 2. VII n. 528—530, Hans. UB. VIII n. 42 § 25—34, Abschn. III, n. 145, vgl. S. 108 Anm. 3.

samten deutschen Elements und dadurch ihre eigene, aufs schwerste gefährdeten, daß das Ende Vereinzelung, Unterwerfung durch die Landesherrschaft und Herauslösung aus dem alten Verband, Entnationalisierung, sein mußte.

Noch immer hatte der König die hansischen Privilegien in Dänemark und Norwegen nicht bestätigt. Nur Rostock erneuerte er am 12. April 1451 das Sonderprivileg seines Vorgängers für den Aufenthalt und Handel seiner sogenannten Wiekfahrer in Opslo und Tunsberg, wo Rostock nun die Festigkeit seiner Niederlassungen durch eine Reihe von Vorschriften alsbald erhöhte; doch sollte auch dies Privileg ähnlich wie die Privilegien des Kontors zu Bergen nur Gültigkeit haben bis zur nächsten Tagfahrt zwischen dem König und den Städten, die über die allgemeine Bestätigung der hansischen Privilegien in beiden Reichen die Entscheidung treffen sollte.[1]) Aber so wenig wie in Odense im April wurde in Avaschäer in Blekinge Mittsommer 1451 dies Ziel von den Städten erreicht.[2]) Jedoch auch die gemäß dem Halmstader Abkommen hier begonnenen Verhandlungen zwischen den Dänen und Schweden, die alle noch übrigen Streitpunkte beseitigen sollten, scheiterten schon an der ersten Forderung der Dänen auf Auslieferung der Morgengabe der Königin Dorothea, mit der sich König Christian im Herbst 1449 vermählt hatte. Die Verhandlungen mußten abgebrochen werden, die Städteboten fürchteten neuen Ausbruch des Krieges und wurden wegen des neutralen Handels besorgt. Lübeck insbesondere war auf die Dänen erbittert, denen es die ausschließliche Schuld an dem Scheitern der Verhandlungen beimaß. Aber vergebens suchte König Karl aus der Stimmung der Boten von Lübeck und Stralsund, die er zu sich einlud und mit schönen Pferden und anderen Dingen beschenkte, Vorteil zu ziehen. Sie begnügten sich mit der Versicherung beider Herrscher, Gewalttätigkeiten gegen die Ihrigen bis Pfingsten 1452 verhindern zu wollen.[3])

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 23, 199, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1888 S. 164.

[2]) Hans. UB. VIII S. 11 Anm. 2, S. 52 Anm. 3, Lüb. UB. VIII n. 764, HR. 2. IV S. 1 u. Anm. 2, n. 1, 34, Strals. Chron. I S. 196.

[3]) Lüb. UB. IX n. 24, HR. 2. IV S. 1, Lüb. Chron., b. Grautoff II S. 143f., Strals. Chron. I S. 192f., 196, Hans. UB. VIII n. 80, 97, vgl. Christensen, a. a. O., S. 201.

Jedoch dies wollte nicht viel besagen, denn bald nach Schluß der Tagfahrt begann der wieder aufflammende dänisch-schwedische Kampf den neutralen Handel in Mitleidenschaft zu ziehen und verschlechterte sich das Verhältnis zwischen König Christian und Lübeck in bedenklicher Weise. Eine Folge dieser Spannung aber war, daß eine Annäherung zwischen dem König und den Holländern erfolgte. Kaum also trat im Verhältnis der Hansestädte zum Norden eine Verschlechterung zu Tage, so waren die Holländer auf dem Platz, um für ihren Handel daraus Nutzen zu ziehen, und fanden bei dem nordischen Herrscher Entgegenkommen.

Gleichfalls um die Mitte des Jahrhunderts traten auch im Westen des hansischen Handelsgebiets Ereignisse ein, die den Hansestädten Veränderungen in ihrer dortigen Stellung, die sich in aller Stille inzwischen vollzogen hatten, deutlich machten und auch den Verkehr der Holländer wieder beförderten. Das Verhältnis zwischen Lübeck und England, das infolge der Wegnahme der hansischen Baienflotte im Mai 1449 durch die Engländer schon sehr schlecht war, drohte in einen offenen Krieg überzugehen, und die fortschreitende Abneigung der englischen Städtebevölkerung gegen das Übergewicht der Hansen im englischen Außenhandel drängte ebenfalls dahin. Gleichzeitig hielt Lübeck für nötig, und die Hanse schloß sich seiner Auffassung an, 1451 gegen Flandern wieder einmal eine Handelssperre zu verhängen. Aber der Verlauf dieser zeigte, daß die Hanse infolge der Ausbildung des burgundischen Reichs inzwischen ein gutes Teil ihrer alten Macht gegenüber den Niederlanden eingebüßt hatte. Außerdem aber trat innerhalb der Hanse immer schärfer eine Spaltung hervor, die durch verschiedene Auffassung und Wünsche teils über die gegen beide Mächte einzuschlagende Handelspolitik, teils über Organisationsfragen des hansischen Verkehrs auf niederländischem Boden hervorgerufen und genährt wurde.

Während des verflossenen halben Jahrhunderts waren die hansischen Verkehrs- und Handelsinteressen sowohl in England wie in den Niederlanden wie überhaupt im westlichen Europa von der Hanse ohne sonderlichen Nachdruck vertreten worden. Denn die Tatkraft der wendischen Gruppe, vor allem Lübecks, war zuerst durch innere Verhältnisse, dann durch die Vertretung ihrer und der hansischen Interessen gegenüber dem skandinavischen Norden und in Verbindung damit durch die Bekämpfung der Holländer

im Norden und in der Ostsee vollauf in Anspruch genommen. Aber auch die Entwicklung der politischen Verhältnisse der Westmächte selbst zu einander war der tatkräftigen und aussichtsvollen Wahrnehmung der hansischen Interessen bisher im allgemeinen nicht günstig gewesen. Nun jedoch, um die Mitte des 15. Jahrhunderts, nahm sich die lübisch-hansische Politik mit Ernst und Eifer und in vollem Umfang der lange vernachlässigten Anforderungen ihres Verkehrs und Handels im Westen an. Und für das nächste Vierteljahrhundert standen daher sie mit ihren mannigfachen Aufgaben durchaus im Vordergrund der hansischen Tätigkeit.

II. Die Hanse und der Westen bis 1476.

1. Die Hanse und die Niederlande in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.

Nach der Wiederherstellung des Handelsfriedens zwischen der Hanse und Flandern im Jahre 1392 trat in den beiderseitigen Verkehrsbeziehungen eine längere Periode ruhigen Gedeihens ein. Daß im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts zwischen England und Frankreich Frieden herrschte, kam ihnen zu statten. Straffer als die ältere gräfliche vermochte die neue burgundische Herrschaft Willkürlichkeiten ihrer Untertanen und Beamten im Zaum zu zu halten. Das moralische Ansehen der Hanse in Flandern war bei Volk und Regierung durch den Verlauf der Handelssperre bedeutend erhöht und hielt, trotzdem nun die wendischen Städte durch die Vorgänge im Norden vornehmlich in Anspruch genommen waren, bis zum Ausbruch des Verfassungskampfs in Lübeck vor.

Das hansische Kontor zu Brügge wußte seine Stellung und Beziehungen zu erweitern. Es erlangte von Herzog Johann von Burgund 1405 die Ausdehnung seiner Privilegien auf Dendermond im sogenannten Reichsflandern für sechs Jahre, und die grundlegenden Vereinbarungen, die es mit St. Omer über den Tuchhandel dort während der letzten Handelssperre 1389 getroffen hatte, wurden von ihm 1414 und 1415 aufgefrischt und verbessert.[1]) Der Vermischung des hansischen und nichthansischen Handels hielten das Kontor und die Hansestädte für gut in verschiedenen Richtungen Schranken zu ziehen. So versuchte das Kontor infolge

[1]) Hans. UB. V n. 662, 1155, VI n. 38, vgl. IV n. 994 u. HR. I. IV n. 425 § 6.

einer Anregung der livländischen Städte 1399 die Abschaffung des Borghandels im Verkehr der Hansen mit Flandern durchzusetzen, und 1418 verfügte der Hansetag selbst, daß nach Livland und Rußland nur gegen bare Zahlung in Flandern gekauftes Gut eingeführt werden dürfe. Gleichfalls auf Anregung der livländischen Städte stellte das Kontor 1404 bei der Hanse den Antrag, den Hansen die direkte Versendung ihrer Güter an Fläminger, überhaupt an andere Personen als die hansischen Lieger in Flandern zu verbieten, und die Hansetage in den Jahren 1410 und 1418 verstanden sich zum Erlaß des gewünschten Verbots, nur nahm letzterer Hering, Wein und Bier von diesem Zwang aus. Außerdem faßten die hansischen Versammlungen seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts auf Anregung des Brügger Kontors Beschlüsse, die die Vergesellschaftungen zwischen Hansen und Nichthansen im allgemeinen unmöglich machen sollten.[1]) Auch Schädigungen der hansischen Kaufleute durch Übelstände an flandrischen Waren, namentlich den Tuchen, suchte das Kontor auf Anregung des Nowgoroder Kontors zu verhindern. Denn die flandrischen Tuche hatten ihr Hauptabsatzfeld im russischen Osten, und die Russen machten für minderwertige Lieferungen solcher die hansischen Verkäufer verantwortlich. Aber die Verordnungen des Brügger Kontors und der Hansetage gegen die Kürze der Tuche und die Unterschiebung minderwertiger Fabrikate vermochten doch Betrügereien nicht vollständig zu unterdrücken.[2])

Aber die Tuchindustrie hatte sowohl in Flandern als auch in Brabant mit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts ihren Höhepunkt überschritten. Die Verminderung der Zufuhr der Wolle aus England, die im Lande selbst nun in wachsendem Maße verarbeitet wurde, die Zunahme der Konkurrenz der kleinen Städte und des platten Landes in jenen beiden Gebieten und der Wettbewerb der jungen Tuchindustrie in England und Holland, alles kam zusammen, um die Tuchmanufaktur der großen Industrieplätze in Flandern und Brabant zu zerrütten. Gerade an der alten Hauptstätte derselben, im flandrischen Ypern, war der Zusammenbruch, der die Nahrung der Bevölkerung zerstörte, besonders hart und erschütternd.

---

[1]) Näheres über diese drei Richtungen der hansischen Handelspolitik vgl. im 3. Buch, II, 2. Kap.

[2]) Vgl. vorige Anm.

Auch das brabantische Löwen erlebte noch vor dem Schluß des 14. Jahrhunderts die Vernichtung seiner Tuchindustrie.[1]) Es war für die flandrischen und brabantischen Städte und Gebiete nötig, den durch das Schwinden der Tuchmanufaktur an vielen Stellen drohenden Rückgang im Wohlstand der Bevölkerung auf andere Weise zu ersetzen.

So zeigten Flandern und Brügge auch guten Willen, die Beziehungen zur Hanse friedlich zu gestalten und Streitigkeiten vorzubeugen. Die Verordnung Brügges über den Gewerbebetrieb und die Lohntaxe der Weinschröter 1392, die Vermittlung Brügges in den Streitigkeiten zwischen den hansischen Rheinweinkaufleuten und den Krahnschrötern in Damme über ihre Lohntaxe für das Ein- und Ausladen der Fässer 1413, das häufige schlichtende Eingreifen des Brügger Gerichts in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts bei Rechtsstreitigkeiten zwischen den Brügger Weinschrötern und den hansischen Weinkaufleuten wegen des Schröterlohns, die Verordnung Brügges über die Haftpflicht der dortigen Herbergswirte für ihre Gäste 1406 — durch alles wird dies Bestreben bezeugt.[2])

Noch weit mehr in seinem eigensten Interesse war es, daß Brügge für die Verbesserung des Zwijn sorgte, dessen fortgesetzt ungünstiger werdende Wasserverhältnisse schon am Ausgang des 13. Jahrhunderts dem Verkehr zu schaffen gemacht hatten. Mit Erlaubnis des Herzogs entfernte die Stadt bei Sluys und Damme 1394—1397 das unheilvolle Pfahlwerk, das zur Abwehr englischer Flottenangriffe 1380—1384 hergestellt war, dem hansische Schiffer später die Hauptschuld an der Versandung des Zwijn beimaßen. Gleichzeitig erbaute sie an Stelle der alten, nicht mehr genügenden Holzschleuse bei Damme an dem Kanal, der Damme mit Sluys verband, mit großen Kosten eine mächtige Steinschleuse, zu der hansische Kaufleute das nötige Blei lieferten.[3]) In den Jahren 1399 bis 1402 stellte sie einen neuen Kanal auf Damme mit sieben Fuß Wassertiefe her. Jedoch schon 1401 und 1403 berieten die Lede

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 488f., Hildebrand i. Jahrbücher f. Nat. Ök. u. Statist. 6 S. 222.

[2]) Hans. UB. V n. 83, 1116, VI n. 182, 188, 313, 630, V n. 750, vgl. 924, 931 u. Bemerkung dazu, 936, 947.

[3]) Hans. UB. V n. 150 Vorbemerkung, n. 509, S. 69 Anm. 3, HR. 1. II n. 156 § 20.

anläßlich der Klagen der Osterlinge und der andern Fremden wieder über den für den Verkehr unzureichenden Zustand des Zwijn und faßten eine Verbreiterung und Aufräumung des Kanals ins Auge. Die Hanse aber wies ihr Kontor an, keinerart Beihilfe den Leden dazu zu bewilligen, die den Privilegien zuwiderlaufe, z. B. eine Erhöhung irgendwelcher Abgaben.[1])

Die Klagen, die zum erstenmal wieder 1398 die Hanse auf Beschwerden des Kontors hin über Verletzungen verschiedener Privilegien namentlich durch herzogliche Beamte beim Herzog und den Leden erhob, waren weder so zahlreich, noch so schwerwiegend, daß sie das gute Einvernehmen trübten. Ebenso wenig geschah dies durch mannigfaltige Übergriffe von Mitgliedern der Hanse gegen die flandrische Rechtsordnung, von denen die Rechnungen des Wasserbaillis in Sluys reichlich Kenntnis geben. Namentlich die hansischen Matrosen erscheinen als ein gewalttätiges Element; aber ganz im allgemeinen waren Reibungen und Zusammenstöße bei einem so mannigfaltigen und lebhaften Verkehr, wie es der hansisch-flandrische war, nicht zu vermeiden.[2]) Es waren längere Zeit hindurch Störungen von außen her, die in erster Linie den Verkehr der Hanse mit Flandern ungünstig beeinflußten. Sie waren die Folge der Verkehrsunsicherheit in den westlichen Gewässern, die durch den Wiederausbruch der englisch-französischen Feindschaft und früher schon durch die Wirren der friesisch-holländischen Kriege 1396—1400 und die inneren Kämpfe Frieslands zwischen der Weser und Zuydersee bedingt wurde.

Scharen von Vitalienbrüdern, denen der Stillstand zwischen Dänemark und Mecklenburg im Sommer 1395 die Fortsetzung ihres Treibens in der Ostsee gelegt hatte, fanden in Friesland Beschäftigung und namentlich im Lande Oldenburg und in der Emsmündung vorzügliche Schlupfwinkel. Statt „Vitalienbrüder" wurde „Likendeler", Gleichteiler, für sie mehr und mehr die übliche, auch zutreffendere Bezeichnung. Bald machten sie von Norwegen und dem Kattegat bis zu den nordspanischen Küsten die Meere

---

[1]) Delepierre, Doc. de la Flandre occid., 2. Serie, I S. 63, vgl. Hans. UB. V n. 509, HR. 1. V n. 61 § 14, 83, VIII n. 1001.

[2]) Kunze i. Hans. UB. V n. 130 Bemerkung, 545 Bem., 589 Bem., S. 312 Anm. 3, n. 690 Bem., S. 425 Anm. 2, n. 853 Bem., S. 473 Anm. 1, S. 512 oben.

unsicher. Am meisten bedroht und geschädigt aber wurde von ihnen natürlich der hansische Schiffsverkehr mit Flandern, der sich an den friesisch-holländischen Küsten vorbeibewegte. So hatten die Hansestädte und Flandern gleiches Interesse an der Unterdrückung der Räuber. Aber Flandern konnte sich trotz wiederholter Aufforderung von seiten der Hanse nicht zur Teilnahme an einer Seebefriedung entschließen.[1]) Die Hansestädte waren genötigt allein vorzugehen. Am 4. Juli 1398 zwang eine Seeexpedition Lübecks, Hamburgs und Bremens den Häuptling Edo Wymmeken von Rüstringen am linken Ufer der unteren Weser zu dem Versprechen, alle Likendeler binnen acht Tagen aus seinen Diensten zu entlassen und nie wieder bei sich aufzunehmen.[2]) Aber damit war nicht viel gewonnen. Im September des folgenden Jahres mußten die Vögte der Städte auf Schonen im Auftrage der Hanse durch Friedeschiffe ihre nach dem Westen fahrenden Bürger geleiten lassen und zur Deckung der Unkosten derselben ein Pfundgeld auf Schonen erheben.[3]) Im April 1400 lief eine lübisch-hamburgische Kriegsflotte von Hamburg nach der Ems aus. Am 5. Mai brachte sie dort den Seeräubern eine sehr empfindliche Niederlage bei, die die andern in Friesland sich aufhaltenden so erschreckte, daß sie die Flucht ergriffen. Nun trafen auch die Kontingente von Bremen, Groningen und den süderseeischen Städten ein. Und gestützt auf diese Streitmacht ordneten die städtischen Hauptleute und Ratsherrn in den Verhandlungen zu Emden im Mai und Juni 1400 und abschließend die drei Städte Lübeck, Hamburg und Bremen zu Stade im November desselben Jahres die ostfriesischen Verhältnisse. Aber zum Schaden ihres ganzen Friedenswerkes wandten sie ihre Gunst nicht dem mächtigen Keno tom Broke, Häuptling von Brokmerland, Aurich und anderen Gebieten zu, sondern seinen Widersachern, dem Häuptling Edo Wymmeken von Rüstringen und dem Häuptling und bischöflich münsterschen Probst Hisko von Emden. Vergeblich hatte Bremen, das bei seiner Nachbarlage die beste Kenntnis der friesischen Partei- und Machtverhältnisse und Persönlichkeiten haben mußte, die Verbindung mit

[1]) HR. 1. IV n. 456 (= HR. 2. III n. 400), 457, 482 § 15, 497, 505, 507, 550 § 4, Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 19, 44.

[2]) HR. 1. IV n. 466, 654, Städtechron. 26 S. 394 § 5 irrtümlich zu 1399, Hamb. Kämm. Rechn. I S. 485.

[3]) HR. 1. IV n. 541 § 12, 570 § 18, 19, Hans. UB. V n. 385.

Keno, der selbst den Städten seine Hilfe zur Beseitigung des Seeraubs angeboten hatte, befürwortet.[1])

Zunächst ließ sich alles gut an. Im Jahre 1401 gelang es, die gefürchtetsten der aus Friesland entwichenen Räuber, die sich nach Norwegen gewandt hatten, unschädlich zu machen. Klaus Störtebeker, von Geburt wahrscheinlich ein Wismarer, jener Liebling der Sage, den sie zum Typus dieser verwegenen Menschenklasse gemacht und zu so mancher Örtlichkeit unserer Küsten in Beziehung gesetzt hat, wurde im Frühjahr bei Helgoland von den Hamburger Englandfahrern unter Führung von Nikolaus Schoke, im Herbst sein Genosse Gödeke Michels auf der Weser ebenfalls von den Hamburger Englandfahrern unter Führung von Nikolaus Schoke und Heinrich Jenevelt überwältigt, beide mit ihren zahlreichen Spießgesellen in Hamburg enthauptet.[2]) Die vor der städtischen Streitmacht aus Friesland nach Holland geflüchteten Likendeler aber setzten von dort aus vor dem Zwijn und dem Kanal ihr Treiben fort.

Als aber die inneren Fehden in Friesland wieder ausbrachen, auch der holländisch-westfriesische Krieg wieder auflebte, mußten die Hansen inne werden, daß ihr Schützling Hisko von neuem Likendeler in seine Dienste zog, andere Häuptlinge seinem Beispiel folgten und seit 1405 von Emden aus wieder Angriffe auf Handelsschiffe gemacht wurden. Die Hansestädte beschlossen zunächst gütlich und vorsichtig auf die Beseitigung des Übels hinzuwirken, denn „de Vresen weren unstede wunderlike lude, wolde me en negher gan, me sulde dar mede mer vorlesen, denne wynnen“.[3]) Dem in den friesischen Verhältnissen wohlbewanderten und bei den Friesen sehr beliebten Hamburger Bürgermeister Meinhard Buxtehude gelang es in den Jahren 1406 und 1407 zwischen Holland und den westfriesischen Landschaften Oster- und Westergo einen Stillstand herzustellen und diese auch zum Frieden gegen

---

[1]) HR. I. IV n. 570 § 5ff., 588, S. 537ff., S. 569ff., Städtechron. 26 S. 394 § 7 zu 1401, der Beitrag der preußischen Städte zu dieser Expedition betrug 1943 M. preuß., HR. I. VII n. 278 § 2; über Keno vgl. Nirrnheim, Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Straßb. Diss., S. 15, 43.

[2]) Vgl. Koppmann, Der Seeräuber Klaus Störtebeker in Geschichte und Sage, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 37ff.

[3]) HR. I. V n. 251, 346, 449 § 16.

die Hanse zu verpflichten. Die Verhältnisse Ostfrieslands dagegen ließ die Hanse vorläufig auf sich beruhen, auch jetzt konnte sie sich mit einem Bündnisanerbieten Kenos tom Broke nicht befreunden.[1])

Bremen jedoch ging zum Schutz seines eigenen Verkehrs selbständig vor. Nachdem es die Butjadinger Friesen gezüchtigt hatte, erbaute es von 1404—1407 bei Atens nicht fern von der Weser die Friedeburg in steten Kämpfen mit den Friesen und Likendelern und züchtigte Anfang 1408 die Oldenburger Grafen, als sie in Verbindung mit jenen die auch ihnen unbequeme Burg wegnehmen wollten. Überhaupt arbeitete die Politik Bremens konsequent und klug, sodaß die Stadt damals in den Verhältnissen des nordwestdeutschen Küstengebiets eine überragende Machtstellung einnahm. Auch in einem Volksliede kam der Stolz der Bürger über die Erfolge dieser Jahre zum Ausdruck.[2])

Dies war um so mehr der Fall, da 1408 der Verfassungskampf in Lübeck ausbrach. Sofort fuhren die Likendeler zwischen Ems und Weser nun wieder in See. Aber Hamburg, dem die Leitung der hansischen Politik in Friesland nun zugefallen war, schritt energisch ein, auch die preußischen und livländischen Städte, selbst die Lübecker Demokraten beteiligten sich durch Geldbeiträge, Kampen und Amsterdam durch Schiffe und Mannschaft an der Expedition. Schloß Faldern an der Ems, diesmal der Hauptplatz des Übels, wurde von ihr Anfang August 1408 mit Sturm genommen, darnach Osterhusen, Greetsiil, Norden und noch vier andere Festen, die sehr einfach aus Erde und Holz aufgeführt waren, erobert.[3]) Auch Keno tom Broke hatte dabei kräftig mitgeholfen und von Hamburg — offenbar war also Lübeck sein Hauptgegner — keine Abweisung erfahren. Und in dieser Richtung ging die hamburgische Politik nun weiter, um den früheren Fehler der lübischen gutzumachen. Keno erhielt fünf von den eroberten Burgen gegen die Verpflichtung, sie den Hansestädten offen zu halten. Dafür wurde ihm namens der Hanse Hilfe gegen seine Feinde zugesagt.[4]) Die

---

[1]) Vgl. HR. I. V S. 250 ff., S. 329 ff.

[2]) Hans. UB. V n. 835, von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 253 f., 262, 265 f., 267 ff., von Liliencron, Volkslieder, I S. 219 ff.

[3]) HR. I. V n. 520 § 1, 527, 530, 542, 569, VII n. 278 § 2, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 12. Vgl. Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 31 f.

[4]) Friedländer, Ostfries. UB. I n. 215, vgl. HR. I. V n. 532, 533, Nirrnheim a. a. O. S. 32 ff.

Erfolge Hamburgs und die Verbindung mit Keno sicherten für die nächsten Jahre die Ruhe in Friesland wenigstens in leidlicher Weise. Der Lüneburger Hansetag 1412 aber suchte auch auf anderem Wege den Seeräubern die Fortsetzung ihres Treibens zu erschweren. Er beschloß, daß niemand bei Strafe an Leib und Gut Sachen kaufen dürfe, die den Kaufleuten geraubt seien, niemand, insbesondere die süderseeischen und holländischen Städte, den Seeräubern durch Lieferung von Waffen, Lebensmitteln u. a. Hilfe leisten dürfe. Jede Stadt, vor deren Hafen sich Seeräuber zeigten, solle die Verfolgung und Vernichtung derselben nebst ihren Nachbarinnen auf sich nehmen und die Hanse die dafür aufgewandten Kosten ersetzen.[1])

Als Keno 1413 seinen Hauptgegner Hisko zur Flucht aus Emden nötigte, war er der eigentliche Herr in Ostfriesland bis an seinen plötzlichen Tod im Jahre 1417.

Inzwischen waren dort Umstände eingetreten, die neue Unsicherheit im Lande, neuen Seeraub nach außen hin erregten; die Abschüttelung der holländischen Herrschaft durch die Westfriesen, demokratische Strömungen in der friesischen Bevölkerung, die sich gegen die wachsende Macht der Häuptlinge richteten, deren erster großer und als solcher gehaßter Vertreter eben Keno gewesen war, sowie das Eingreifen König Sigmunds in die inneren Streitigkeiten des Landes, um aus der Schlichtung derselben eine Einnahmequelle zu machen. Kenos Tod vermehrte die Schwierigkeiten erheblich. Zwar waren durch den Ausbruch des holsteinisch-dänischen Krieges zahlreiche Seeräuber Friesland 1416 entzogen worden. Die Hanse erneuerte 1417 und 1418 ihre Beschlüsse von 1412 über den Verkehr mit den friesischen Seeräubern.[2]) Lübeck, Hamburg und Bremen legten 1417 den Streit zwischen Holland und Sibet von Rüstringen, dem Enkel und Nachfolger Edo Wymmekens, bei. Als aber die wendischen Städte im November 1417 die Holsteiner zur Ausweisung ihrer Piraten nötigten, wandten sich diese nach Oldenburg zurück, dessen Herren gerade in Feindschaft mit Hamburg standen. Auch hier mußte Lübeck Frieden stiftend eingreifen; im Sommer 1418 vermittelte es, gestützt auf seine und Hamburgs Streitmacht, sowohl zwischen Hamburg und Oldenburg, als auch

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 9, 10, 47.

[2]) HR. 1. VI n. 398 § 14, 15, 557 § 19, 25.

zwischen Oldenburg und Holland einen Frieden. Aber erst im April 1419, als die Städte mit einer neuen Expedition drohten, machten die Grafen mit der versprochenen Entlassung aller Auslieger und Seeräuber aus ihrem Dienst und Land Ernst.[1]) Bremen aber kam einen weiteren großen Schritt in der Befriedung des Unterwesergebiets vorwärts, als sich ihm am 1. Juni 1419 das Butjadinger Land unterwarf, um Schutz gegen die Oldenburger Grafen und Sibet zu finden.[2]) Die Stellung, die Bremen hierdurch einnahm, war im Hinblick auf die Unterdrückung des friesischen Seeraubs vorzüglich.

Als aber zwischen Kenos Sohn Ocko tom Broke und Herzog Johann von Baiern, Regenten von Holland, im Sommer 1421 eine Fehde ausbrach, Dokkum und Eesdingersiil Sammelpunkte der holländischen Parteigänger wurden, Sibet von Rüstringen ebenfalls Seeräuber an sich zog, ganz Friesland in Unruhe geriet, sahen sich die Städte schnell wieder genötigt einzuschreiten. In Stralsund beschlossen sie am 21. September 1421 die Ausrüstung einer Seewehr, die Einführung eines Pfundgeldes zur Bestreitung ihrer Kosten, das in Flandern vom flandrischen Verkehr der Hanse, dem die Seewehr ja in allererster Linie zugute kam, entrichtet werden sollte, und die Verbindung mit Ocko tom Broke, der wie einst sein Vater wiederholt schon um Rückhalt und Hilfe bei der Hanse geworben hatte.[3]) Die lübisch-hamburgische Flotte, die im Frühjahr 1422 von Hamburg auslief — das lübische Kontingent stand unter Führung der Ratsherren Tidemann Steen und Ludwig Crull — errang schnell Erfolge. In Verbindung mit Ocko und seinen Verbündeten wurde von ihr das Blockhaus zu Esumersiil, dann im Mai Dokkum genommen und große Beute gemacht. Die Likendeler, soweit sie hier nicht erschlagen oder gefangen und dann hingerichtet wurden, flohen nach Holland, selbst die holländischen Truppen räumten Westfriesland. Eine Anzahl der dortigen Landschaften und Häuptlinge machte unter dem Eindruck dieser schnellen Schläge ihren Frieden mit den Gegnern und verwies oder vertrieb die Seeräuber aus ihren Gebieten.[4])

[1]) HR. 1. VI n. 509 § 32, 528 § 6—10, 21—28, S. 522 ff., n. 592, VIII n. 1084, VII n. 5, 6, 15—20.

[2]) HR. 1. VII S. 30 f., n. 57—70, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 277 ff.

[3]) HR. 1. VII n. 387 § 7, 441 § 8, 443, 446, 447.

[4]) HR. 1. VII n. 487 § 43, 499, 504—507, S. 316 f.

Es war die Kehrseite dieser Erfolge, daß nun Ocko und Sibet, der Bedrängnis durch Holland und seine Verbündeten ledig, sich auf Bremen warfen. Bremen aber hatte verabsäumt, seine Stellung im Butjadingerland hinreichend gegen Angriffe von außen zu sichern. Als Ende Mai 1424 die beiden Verbündeten mit starkem Heer in das Bremer Gebiet einbrachen, fielen die Befestigungen desselben, selbst die Friedeburg, ohne Blutvergießen. Binnen wenigen Tagen war die Herrschaft Bremens am linken Weserufer vernichtet und die Stadt mußte auf sie verzichten in dem Frieden, den sie mit ihren Gegnern am 29. Juli 1424 unter Vermittlung des Erzbischofs, Lübecks und Hamburgs schloß. Andererseits verpflichteten sich die Friesen, an der Weser keine Burgen zu unterhalten oder anzulegen.[1]) Bremen wurde durch dies militärisch-politische Mißgeschick in schwere innere Wirren gestürzt, die auf eine Umgestaltung der alten aristokratischen Verfassung hinausliefen. Von Störungen des hansischen Verkehrs von Friesland aus aber verlautet während mehrerer Jahre nichts. Die lübisch-hamburgische Expedition von 1422 hatte nachhaltigen Eindruck gemacht.

Außer den selten aufhörenden Störungen, die dem westeuropäischen Handel der Hanse ein Vierteljahrhundert lang von Friesland aus erwuchsen, beunruhigte ihn die Verschlechterung der Beziehungen zwischen England und Frankreich, die seit dem Sturz König Richards II. von England, des Schwiegersohns König Karls VI. von Frankreich, und der Thronbesteigung des Herzogs von Lancaster als König Heinrich IV. 1399 schnell eintrat. Frankreich schürte wieder die alte Feindschaft der Schotten gegen England, unterstützte die Empörung der Walliser durch Truppensendungen, französische und englische Flotten verheerten gegenseitig die feindlichen Küsten, kurz, es war Krieg trotz der im Januar 1400 erfolgten Verlängerung des Waffenstillstands. Für Flandern aber war die Fortdauer des Friedens mit dem zur See der französisch-burgundischen Macht erheblich überlegenen England wichtigstes Bedürfnis. Und in Herzog Johann, der 1404 seinem Vater Philipp dem Kühnen in der Herrschaft folgte, erhielt es einen Herrn, der

---

[1]) HR. 1. VII n. 652, 656, 657, 677, S. 473ff., v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 283f.

sich nicht mehr in erster Linie als Mitglied der französischen Königsfamilie, sondern als Beherrscher der burgundischen Länder fühlte und deren Förderung, wenn nötig, dem Wohl Frankreichs voranstellte. Darnach richteten er und, völlig rücksichtslos, sein Sohn Philipp der Gute ihr Verhalten und ihre Politik ein. Und so wurde Burgund der bestimmende Faktor in den Verhältnissen der Westmächte zu einander. Herzog Johann verstand die Wünsche seiner flandrischen Untertanen sehr wohl. Am 10. März 1407 schloß er mit England einen Vertrag, der die gegenseitigen Verkehrsbeziehungen sicherstellte.[1])

Gegen die Hanse zeigte sich der Herzog entgegenkommend. Ihre Bedeutung wurde ihm und seinen Untertanen durch die Teuerung der Jahre 1408 und 1409 einmal wieder tief eingeprägt. Hansen waren die Lieferanten, als Brügge Getreidevorräte ansammelte.[2]) Hatte die Hanse Übergriffe gegen ihre Privilegien zu beklagen, so machten es ihr die Wirren in Lübeck so gut wie unmöglich, für eine strenge Beobachtung derselben einzutreten. Ihre Klagen betrafen damals hauptsächlich die flandrische Münze und die Münzpolitik der burgundischen Regierung, die eine Verbesserung des Münzwesens erstrebte, durch die Herabsetzung des Münzwertes aber die Kaufleute schädigte. Das Brügger Kontor der Hanse sprach die Befürchtung aus, daß infolge dieser Münzordnung der hansische Kaufmann andere Länder, wo sich ihm günstigere Kaufs- und Verkaufsverhältnisse böten, mehr als bisher aufsuchen und der hansische Stapel zu Brügge dadurch sehr vermindert werden würde. Aber die Proteste der Hanse beim Herzog, den Leden und Brügge gegen die Münzordnung waren vergeblich.[3])

Zudem wurde das moralische Ansehen der Hanse durch ihre augenblickliche Schwäche und innere Zwietracht auch in den Nieder-

---

[1]) Pauli, Geschichte von England, V S. 44 f., Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I Rechnung 1406/7, vgl. S. 67 f.

[2]) Vgl. über d. Teuerung Hans. UB. V n. 853 Bemerkung, Stralsunder Chron. I S. 8 (Strals.), Thüring. Gesch. Qu. III S. 652 (Hessen u. Rheinland, „Die Kölner holten ihr Getreide u. Mehl aus Eisenach"), Städtechron. VII S. 327 (Magdeburg u. Niedersachsen), vgl. Meibom, Script. rer. German., III S. 375, Script. rer. Prussic. III S. 298 (Preußen), HR. 1. V n. 547, 548, 581 § 2 (England).

[3]) HR. 1. V n. 705 § 9, 710—712, VI n. 35, 36, vgl. n. 41, 44 § 4, 50 § 5, 53; Stieda, hansisch-venetianische Handelsbeziehungen, S. 77.

landen erschüttert. Schon dem Lüneburger Hansetag 1412, dann vermehrt dem Rostocker 1417 trug das Kontor eine Reihe von Beschwerden verschiedenster Art vor, über die Erhöhung einer Anzahl Zölle, so der Wachs- und Holzzölle zu Damme, Monikereede und Houk, über die Mangelhaftigkeit der Rechtspflege des Brügger Stadtgerichts, über Vereinbarungen der Brügger Bürger untereinander, ihre Güter nicht unter einem bestimmten, sondern nur zu gleichem Preise zu verkaufen u. a. m.[1]) Vorwürfe Kölns über Fälschung von Gewürzen, besonders von Ingwer, konnte Brügge 1412 durch die Mitteilung zurückweisen, daß nach Aussage der von ihm befragten fremden Kaufleute die Betrügereien schon im Orient verübt würden. Es nahm diesen daher das Versprechen ab, ihre Landsleute in Alexandria und anderen Plätzen der Levante zur Unterlassung des Einkaufs und der Zusendung derartiger Waren zu bewegen.[2])

Wenn aber das Kontor hervorhob, daß der Handel sich von Tag zu Tag vermindere, so trug daran sicher der allgemeine Seeraub im Westen die Hauptschuld. Die Hanse begehrte 1417 von den Leden in ernstem Ton Abstellung ihrer Klagen. Sie wies bereits das Kontor an, die Bedingungen zu erforschen, die Holland für die Verlegung des hansischen Stapels in eine seiner Städte bewilligen werde. Aber die Gesandtschaft, die sie im August nach Brügge sandte, trat sehr leise auf und informierte sich nur überhaupt über die Zustände des hansischen Handels in Flandern.[3]) Wahrscheinlich erschienen ihr und der Hanse die Verletzungen der Privilegien für eine Stapelverlegung nicht schwerwiegend genug. Zu einer solchen konnten aber auch die politischen Veränderungen in Holland, wo Graf Wilhelm am 31. Mai 1417 gestorben war und nun der innere Krieg ausbrach, nicht ermutigen.

Die burgundische Regierung verfolgte unbeirrt ihren Weg weiter. Am 19. August 1418 erließ sie eine Münzordonnanz, die vom Kontor abermals in manchen Richtungen als seinen Privilegien sehr nachteilig empfunden wurde, namentlich weil niemand gemünztes Geld, den Erlös seiner eingeführten Waren, aus dem

---

[1]) HR. I. VI n. 68 A § 8, B § 22, 397 § 12, 399, 400, Hans. UB. VI n. 146.

[2]) Hans. UB. V n. 1062, vgl. das. Anm. 1.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 22, 24, 36, 422, 423, 475, 476, 556 § 51.

Lande führen, sein Gold oder Silber, das er ungemünzt einführte, nach Belieben verkaufen oder wiederausführen sollte, sondern es in die herzogliche Münze liefern mußte. Die Regierung wollte durch die Vermehrung des Edelmetallvorrats im Lande eine vollwertige gute Münze herstellen und durch das Verbot der Ausfuhr gemünzten Geldes dem Abfluß derselben ins Ausland vorbeugen.

Das Kontor aber verbot daraufhin den Hansen den Kauf und Verkauf in Flandern in der Erwartung, daß die Lede und die burgundische Regierung nun entgegenkommen, die Münzordonnanz mildern würden. Aber darin täuschte es sich sehr. Die Lede machten geltend, daß die Münze Sache des Landesherrn sei und dieser nach Belieben darüber Verordnungen treffen könne. Die herzoglichen Räte aber befahlen im Namen ihres Herrn dem Kontor, sein Verbot aufzuheben und den Handel wieder anzufangen, der Herzog verbiete jede Widerrede gegen seine Ordonnanz. Das war eine sehr deutliche Sprache. Dem Kontor, der Hanse mochte die Vorstellung aufdämmern, daß die großen Städte des Landes keine sichere zuverlässige Stütze mehr gegen die neuen Landesherren bieten könnten, wie sie es einst zur Zeit der flandrischen Grafen gewesen. Das Kontor mußte sich dem Verlangen des Herzogs fügen, das Handelsverbot zurücknehmen.[1]) Die Hanse blieb zurückhaltend. Weder im Hinblick auf die steigenden Verwicklungen im skandinavischen Norden, noch auf den englisch-französischen Krieg, den König Heinrich V. von England im Bunde mit Herzog Johann von Burgund im Frühjahr 1415 siegreich auf französischem Boden begonnen hatte, konnte sie die Zeit für günstig zu einem energischen Vorgehen gegen Flandern halten.

Der Krieg und die Parteistellung Burgunds ließen die Franzosen einen schwunghaften Seeraub vor den burgundischen Küsten entwickeln, der den Hansen mancherlei Schaden zufügte. Die Mündung der Somme, die picardische Stadt Dieppe war der Hauptstützpunkt der Räuber.[2]) Die Unsicherheit des Krieges beherrschte die Gewässer im Westen. Trostlos lautete die Klage, die das Kontor im Januar 1420 an den Hochmeister richtete, Gewerbe und

---

[1]) HR. 1. VI n. 606, vgl. VIII n. 1085 § 2—4, 7, 8, 11, 1086 § 1, Verordnung des Soester Rats über den Kurswert der burgundischen Münze Städtechroniken 24 S. 35.

[2]) HR. 1. VIII n. 1085 § 1, 1086 § 2—4, VI n. 574—576, 592, 593, VII n. 56, Hans. UB. VI n. 190, 412, 490; 350.

Handel lägen infolge des Kriegs und der neuen burgundischen Münzordnung in Flandern tief darnieder, Geld für Waren sei nicht zu bekommen. Es legte ein gutes Wort bei ihm für das Amt der Brügger Paternostermacher ein, das der Königsberger Großscheffer um Bezahlung der rückständigen Schulden mit der Drohung drängte, ihm künftig sonst keinen Bernstein mehr liefern zu wollen.[1])

Aber auch das Verhalten der Hanse gegen die Schotten war nur zu wohl geeignet, den Respekt vor ihr zu verringern. Seit Jahren hatten diese durch Seeräubereien, die meist von Aberdeen aus erfolgten und mit ihrem Krieg gegen England zusammenhingen, den sie von Frankreich unterstützt führten, die Langmut der Hanse auf eine schwere Probe gestellt. Schon der Lüneburger Hansetag 1412 hatte auf Antrag des Kontors beschlossen, den Hansen allen Handel mit Waren aus schottischer Wolle, die der Hauptausfuhrartikel des Landes war und in Flandern abgesetzt wurde, und allen Verkehr mit Schottland selbst zu verbieten.[2]) Jedoch grade die Hansestädte, die zwar den meisten Schaden erlitten hatten, aber die lebhaftesten Verkehrsbeziehungen zu Schottland unterhielten, Stralsund, die preußischen Städte, besonders Danzig, auch der Orden, der in Edinburg und Glasgow für seinen eigenen Handel seine Lieger hatte, versagten dem hansischen Beschluß ihre Zustimmung. Und als das Kontor gleichwohl Weihnachten 1412 die Ordonnanz in Kraft treten ließ, selbst Utrecht sie 1414 seinen nach dem Osten handelnden Kaufleuten zur Befolgung verkündete, stieß es damit auf den Widerstand jener, aber auch Hamburgs und Kölns.[3]) Als aber auch Flandern der hansischen Schottenordonnanz, durch die es sich in seiner Industrie und Kaufmannschaft geschädigt fühlte, energisch widersprach, hob das Kontor dieselbe Anfang 1415 für ein Jahr auf und verlängerte diese Frist später wiederholt, obwohl die Schotten der Schwäche der Hanse spotteten und fortfuhren, sich an hansischen Schiffen und Gütern

---

[1]) Hans. UB. VI n. 272 u. Anm. 1.

[2]) HR. 1. V n. 641 § 3, 705 § 14, 15, 709, 716, 723; 674 § 12; VI n. 50 § 1, 52, 53, 68 A § 12, 13, 44, B § 23, n. 76, 77, Hans. UB. V S. 500 Anm. 2, n. 1075 § 2.

[3]) HR. 1. VI n. 76, 77, 117, 118 § 1, 119, 142, 145, 158, 159, 417, 475 § 13, 509 § 9, 10, Hans. UB. V n. 1149, Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, passim.

zu vergreifen.[1]) Denn immer waren es die Lede Flanderns, die zu verhindern wußten, daß die Hanse die Ordonnanz gegen die Schotten in Kraft setzte. Und diese selbst war sich bewußt, daß die Ordonnanz mehr Schaden als Nutzen stiften werde, da bei ihren Mitgliedern die Neigung zur Befolgung nach wie vor keine allgemeine war.[2]) So blieb das hansisch-schottische Verhältnis ungeklärt. Die Lede ersetzten wohl hansischen Kaufleuten ihren durch Schotten auf flandrischen Gewässern erlittenen Schaden, wozu sie nach den hansischen Privilegien verpflichtet waren. Andererseits wurden die guten Beziehungen zwischen Burgund und den Schotten durch einen Handelsvertrag im Jahre 1428 noch verbessert, nachdem bereits 1416 Holland die hansische Schottenordonnanz für sich zu nutzen versucht hatte, indem es den schottischen Kaufleuten Privilegien mit dem Recht korporativer Selbstverwaltung unter der Bedingung ihrer festen Niederlassung in Holland verlieh.[3])

Während die Hanse die Schotten noch zu Gegnern hatte, war ihr im Westen ein anderer fast gefährlicherer Feind in den Spaniern erwachsen. Schon lange waren die Spanier gegen die Hansen wegen ihrer zunehmenden Konkurrenz im Westen jenseits von Brügge gereizter Stimmung. 1419 aber machte sich diese in der Wegnahme einer großen Flotte vor Rochelle Luft, an der neben den Hansen die Fläminger selbst stark beteiligt waren. Als Antwort bemächtigte sich eine Schar meist hansischen Schiffsvolks eines im Zwijn liegenden galizischen Holks und seiner Ladung. Der Konflikt war da.[4])

Den Flämingern aber erwirkte 1421 eine Gesandtschaft des Herzogs von seiten Spaniens Schadenersatz; von allen in Sluys eingeführten spanischen Waren sollten sie 5 Prozent bis zur Deckung

[1]) HR 1. VI n. 178—181, 185, 208 § 7, 217, 332, 333, 400 § 23, 475 § 1, 556 § 45—50, 56, 573, 578, 610, Hans. UB. VI n. 31, 45 § 2, 56, 65, 68, 176, Delepierre, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. I S. 167, 168, 186.

[2]) HR. 1. VIII n. 1085 § 5, 6, 12, VI n. 605, VII n. 56, 164, 374 § 29, 392, 383 § 5, 387, 801 § 25, 802 § 18, 800 § 31, Hans. UB. VI n. 478, 532, 551.

[3]) HR. 2. I n. 51, 52 § 1, 99 § 2, 357 § 6, 397 § 36, 43, 398 § 38, 43, 56, Hans. UB. VI n. 909, van Visvliet, Invent. van Zeeland etc. S. 163, v. Mieris, Groot Charterboek, IV S. 378f.

[4]) Das Nähere vgl. in diesem Buch, II, 3. Kap.

ihres Schadens und der Gesandtschaftskosten erheben.[1]) Die Forderung der Hanse, daß auch der Schaden der Ihrigen aus diesem Zoll ersetzt werde, lehnten sie natürlich ab. Ja, sie zogen auch die von den Hansen eingeführten spanischen Waren zum Zoll heran. Aber noch mehr kränkte es die Hanse, daß spanische Schiffe ungehindert mit dem den Hansen vor Rochelle geraubten Gut im Zwijn verkehrten und Brügge nichts tat, dem Kontor gemäß seinen Privilegien zur Wiedererlangung desselben behülflich zu sein.[2]) Zwischen den Spaniern und Hansen aber herrschte, wenngleich keine förmliche Aufkündigung des Friedens erfolgt war, seit 1420 Kriegszustand, der sich in gegenseitigem Seeraub äußerte, an dem sich auch die Bretagner als Bundesgenossen der Spanier beteiligten. Der Hauptschauplatz der Räubereien waren natürlich schnell wieder die flandrischen Küstengewässer. Eine Folge der Gefährdung der hansischen Schiffahrt im Westen durch die Spanier aber war die, daß in starkem, die Hanse besorgt machendem Maß hansische Schiffe unter flandrische Flagge übergingen. Hansische Kaufleute bedienten sich zahlreich dieser Schiffe zur Versendung ihrer Waren nach dem Osten, und die Fläminger machten daraufhin mit Energie, aber nur ganz vorübergehendem Erfolg den Versuch, neben den Holländern und Engländern und in Konkurrenz mit den Hansen Anteil an der Verkehrsvermittlung zur See zwischen dem Ostseegebiet und Westeuropa zu erlangen.[3])

So war die Stimmung der Hanse durch das Verhalten der Fläminger in der schottischen und spanischen Frage, durch die Münzpolitik der Herrschaft und verschiedene Verletzungen ihrer Privilegien bis 1421 wieder recht verbittert worden. Auch die Wasserstraße Brügges wurde immer schlechter. Schon 1413 war der Kanal zwischen Sluys und Damme wieder so stark versandet, daß er oft Tage und Wochen lang für Warensendungen unbenutzbar war und diese aus den Transportschiffen wieder ausgeladen und zu Wagen nach Sluys oder Brügge geschafft werden mußten. Die Folge dieser Übelstände war, daß viele Kaufleute, deren Waren große Transportkosten nicht vertrugen, sich von Flandern weg und

---

[1]) Prien, Doc. etc., 2. Ser. II S. 12, Häbler, Der hans.-span. Konflikt, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 62.

[2]) HR. 1. VII n. 801 § 24, 39, 40, 802 § 17, 29, 803 § 11, 576, Hans. UB. VI n. 419.

[3]) HR. 1. VII n. 438, 576.

nach Holland, Seeland, Brabant und anderen Gegenden wandten. Zwei neue teure Schleusenbauten Brügges im Jahre 1413 besserten nur teilweise die Verhältnisse. Eine Denkschrift Brügges stellte 1420 die Mangelhaftigkeit des Kanals fest und klagte ebenfalls über den Wegzug der Kaufleute in Nachbargebiete. Brügge begann abermals Vertiefungsarbeiten, erhob zur Deckung der Kosten für vier Jahre eine neue Akzise von allem im Orte verzapften Wein und empfing zu dem Zweck auch von Herzog Philipp, der 1419 seinem ermordeten Vater Johann in der Regierung gefolgt war, verschiedene Verleihungen.[1])

Der Hanse konnten die Verkehrsschwierigkeiten und die Entfremdung vieler Kaufleute von Brügge nur unangenehm sein, denn ihrem Kontor wurde dadurch die Kontrollierung ihres Handels in wachsendem Maße erschwert oder unmöglich gemacht. Brügge bat daher auch die Hanse 1421 um Beihilfe zu den Kosten der Kanalarbeiten für die nächsten vier Jahre; während seine Bürger statt 12 Mieten vom Stop Wein 18 zahlten, sollten die Hansen sich eine Erhöhung von 8 Mieten, zu denen sie nach ihren Privilegien verpflichtet waren, auf 14 gefallen lassen. Aber die Hanse war durchaus nicht geneigt, etwas zu bewilligen, was ihren Privilegien zuwiderlief.[2]) Brügge mußte ohne ihre Unterstützung die Deichbauten und Vertiefungsarbeiten vornehmen.

Andererseits aber unterließ es die Hanse, Genugtuung für die vom Kontor beklagten Verletzungen ihrer Privilegien durch Ausnutzung der großen Teuerung zu erlangen, die 1419—1421 den Westen heimsuchte.[3]) Im Jahre 1420 bemühte sich anscheinend Flandern, nachdem es schon 1419 hansischen Kaufleuten in der Wiederausfuhr ihres Kornes Schwierigkeiten gemacht hatte, die hansischen Kornvorräte besonders stark auf seinen Markt zu lenken. Dann aber erließ es ein Kornausfuhrverbot und machte dadurch den hansischen Kaufleuten eine anderweitige Verwendung der Ware und die Ausnutzung günstigerer Konjunkturen anderswo trotz

---

[1]) Kunze i. Hans. UB. V n. 1116 Bemerkung, VI S. 170 Anm. 1, Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, IV S. 367 ff.

[2]) Hans. UB. VI n. 368, HR. 1. VII n. 355 § 1, 6, 357, 487 § 9, 491.

[3]) Vgl. f. Frankreich 1419 Pauli, Gesch. v. England V S. 161, 1420 Städtechron. 13 S. 64 f. England, aber auch für Livland 1421 Voigt, Gesch. Preußens, VII, S. 387 Anm. 3, für Schweden 1421 Script. rer. Suecic. I S. 143, für Preußen 1422 HR. 1. VII n. 433, 467 § 11, 468, vgl. 590 § 1. 2.

aller Proteste des hansischen Kontors unmöglich, das sich vergeblich auf die durch die Privilegien den Hansen verbürgte Verkehrsfreiheit berief. Vielmehr entgegneten ihm die Lede, daß in Zeiten der Not einer mit dem andern leiden müsse und Vorrechte nicht in Kraft bleiben könnten. Das war die Aufstellung eines Grundsatzes, der die Beobachtung der hansischen Privilegien sehr relativ machte. Jedoch auch die Herzogin, die in Stellvertretung ihres Gatten gerade die Regierung leitete, betonte, als sie endlich 1422 für die Hansen, überdies später als für ihre eigenen Untertanen, eine Milderung des Verbots eintreten ließ, daß es geschehe „bii gracien unde genade unde nicht up dat ynneholden van den privilegien.“ Und Flandern arrestierte sehr zum Schaden der daran beteiligten hansischen, meist preußischen und livländischen Kaufleute eine nach der Seine bestimmte hansische Kornflotte, die Wetters und Windes wegen Flandern hatte anlaufen müssen.[1])

Die flandrische Kornhandelspolitik dieser Jahre vermehrte die Mißstimmung der Hanse. Aber erst 1425 raffte sich diese zur Entsendung einer Gesandtschaft nach Flandern auf. Am 13. Juni trafen, vom Kontor eingeholt, die Boten von Lübeck, Hamburg, Stralsund, Danzig und Riga, an ihrer Spitze Jordan Pleskow, am folgenden Tage die Kölnischen in Brügge ein. Jedoch der Ausfall ihrer zweimonatlichen Verhandlungen mit den herzoglichen Räten und den Leden über die hansischen Beschwerden, die das Kontor für diesen Zweck zusammengestellt hatte, war für die Hanseboten so unbefriedigend, daß die Lede fürchteten, sie möchten die Räumung Flanderns beschließen.[2]) Das geschah jedoch nicht. Die Hanseboten erneuerten oder erließen nur in Verbindung mit dem Kontor verschiedene Statuten, die gerade der engen Verbindung des flämischen und hansischen Handels vorbeugen sollten, so gegen die Vergesellschaftungen in Handels- und Reedereiunternehmungen, gegen die Sendung hansischer Güter an Nichthansen im Ausland, gegen die Anrufung nichthansischer Gerichte durch hansische Schiffsleute, gegen die Befrachtung holländischer und flämischer Schiffe nach Livland. Das Kontor

---

[1]) Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 11f., HR. 1. VIII n. 1086 § 6—9, VII n. 182 § 8, 801 § 14, 15, 802 § 10, 437, 438; HR. 2. III n. 106 § 3, 109, 546 § 12, 550.

[2]) HR. 1. VII n. 801—803, VIII n. 1094 § 2.

beantragte bei der Hanse noch einige andere Ordonnanzen und bat sie auch um Maßregeln gegen die Schotten und Spanier, sodaß der Kaufmann Schadenersatz erhalte.[1]) Die Kosten ihrer Gesandtschaft beschlossen die Boten durch einen neuen Schoß zu decken, der von allen hansischen Kaufleuten, nicht bloß den in Flandern, sondern auch den in Brabant und Holland verkehrenden an das Kontor entrichtet werden sollte. Der Beschluß war ein Vorläufer jenes langwierigen Schoßstreits, der namentlich in den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts die Eintracht innerhalb der Hanse und die Geschlossenheit der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden stark erschüttern sollte.[2])

Die Hansestädte waren nun zwar auch nicht willens, sich an dem negativen Ergebnis ihrer Gesandtschaft genügen zu lassen. Aber wegen der allgemeinen politischen Lage im Westen konnten sie damals noch weniger einen guten Stapelplatz für ihr Kontor zu finden und mit entschiedenen Maßregeln Flandern und dem Herzog gegenüber Erfolge zu erzielen hoffen. Als vollends die wendischen Städte 1426 den Krieg gegen den skandinavischen Norden begannen, mußte die Hanse für längere Zeit die Geltendmachung ihrer Beschwerden in Flandern vertagen.

Während derselben Zeit aber vollzogen sich im Westen lange zwar vorbereitete politische Veränderungen, die von folgenschwerer Bedeutung für die Hanse werden sollten und bald ihren Einfluß auf ihre Stellung im Westen geltend machten, die Vereinigung der gesamten Niederlande in der Hand des burgundischen Herrschers.

Bis zum Eintreten dieser Veränderung zerfiel das Gebiet der niedern Lande in eine Anzahl selbständiger, an Macht etwa gleichwertiger politischer Gebilde, die Grafschaft Flandern, das Herzogtum Brabant, die Grafschaften Holland, Seeland und Hennegau, das Herzogtum Geldern, das Bistum Utrecht. Es waren Länder, die, weil dem Meere benachbart und der Rheinstraße vorgelagert, für den Verkehr der Hanse von hervorragender Bedeutung waren. Ihre weitgehende politische Zersplitterung, ihre kommerzielle Rivalität hatten sie sich wetteifernd um die Heranziehung und Begünstigung der fremden Händler, in erster Linie der hansischen, bemühen

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 8—11, 24—26, 31.

[2]) HR. 1. VII n. 800 § 1—7, Hans. UB. IX n. 663 § 57, 671 § 17, 71, 137.

lassen. Und die Hansen hatten auch ihrerseits ihre kommerzielle Macht und günstige Umstände benutzt zu weiterer Förderung ihrer Handels- und Verkehrsinteressen in den verschiedenen Gebieten, zuletzt vermittelst der Verlegung ihres Stapels von Brügge nach Dordrecht 1388. Das war nun anders. Flandern nebst Antwerpen und Mecheln war schon 1384 durch Erbschaft in den Besitz Herzog Philipps des Kühnen von Burgund übergegangen. Durch Eroberungen, vorzüglich aber durch Familienverbindungen hatte die burgundische Politik dann die Vereinigung der niedern Lande auch weiter gefördert. Seinen ältesten Sohn Johann hatte Herzog Philipp mit Margarethe von Baiern, der Tochter Herzog Albrechts, der Holland, Seeland und Hennegau regierte, verheiratet. Sie war zugleich die Nichte der kinderlosen alten Herzogin Johanna von Brabant. Diese übertrug 1390 Herzog Philipp, der sie vollständig für sich gewonnen hatte, ihre Länder Brabant und Limburg zu Eigentum, indem sie sich nur bis an ihren Tod den Nießbrauch derselben vorbehielt. Der Herzog gab den Brabantern auf ihren Wunsch seinen zweiten Sohn Anton zum Herzog. Die Ohnmacht des nächstberechtigten luxemburgischen Hauses und seines Hauptvertreters des römischen Königs Wenzel, sowie des Reichs und seiner Nachfolger Ruprecht von der Pfalz und Sigmund begünstigten ebenso die Fortschritte des Herzogs wie die Rückendeckung, die er an Frankreich besaß. Die Umstände ermöglichten es ihm auch, die feindlichen Versuche Englands, das in Holland und Geldern ihm entgegenarbeitete, unschädlich zu machen. Und ihnen hatten es auch seine Nachfolger zu danken, daß ihnen nach dem Tode der Herzogin Johanna 1406 Brabant, ein Lehen des Deutschen Reichs, nicht ernstlich bestritten wurde. In England behielt in den folgenden Jahrzehnten, von etlichen Schwankungen abgesehen, diejenige Politik die Oberhand, die sich bewußt war, daß die englischen Erfolge in Frankreich seit 1415 zum guten Teil infolge des guten Verhältnisses zu Burgund errungen waren. Herzog Johann hatte dieses im Interesse der Handelsbeziehungen namentlich seiner flandrischen Untertanen begründet. Herzog Philipp der Gute unterhielt es auch deshalb weiter, um sich dadurch gänzlich von der Oberherrlichkeit Frankreichs zu lösen, so lange diese Macht anderweitig so vollständig in Anspruch genommen war. Dieser Gunst der Lage verdankte er nach heftigem Kampf 1428 die Erwerbung von Holland, Seeland und Hennegau. Und 1430 kamen auch Brabant und Limburg in seine Hand, da

die dort herrschende Nebenlinie des burgundischen Hauses ausstarb.

Herzog Philipp faßte nun den größten Teil der Niederlande, die größten Städte und die reichsten Landstriche Westeuropas unter seiner unmittelbaren Herrschaft zusammen. Sein Einfluß war vorherrschend in Utrecht und Geldern; nur Friesland ging seine eigenen Wege. Er war tatsächlich gegenüber Deutschland wie gegenüber Frankreich ein unabhängiger Herrscher.[1]) Es galt nun für ihn, diese mannigfaltige Masse kleiner Staaten in administrativer Hinsicht durch Schaffung einer Reihe von Zentralbehörden miteinander fest zu verbinden, die Selbständigkeit der kleineren politischen Gebilde einer früheren Zeit dem burgundischen Staatsgedanken unterzuordnen, aus der territorialen Einheit der Niederlande eine politische zu entwickeln. Diese Politik war um so weniger leicht in den einzelnen Ländern durchzuführen, je selbständiger in ihnen die lokalen Gewalten noch waren. Am schwersten erwies sie sich daher gegenüber den großen Städten Flanderns. Aber gerade am Verlauf des Ringens zwischen der kommunalen Selbständigkeit und dem burgundischen Einheitsstaatsgedanken war die Hanse in hohem Maße interessiert. Der Hanse gab der Herzog eine sehr verständliche Probe seiner Auffassung von seinem Verhältnis zu den flandrischen Städten, indem er 1435 Brügge, das bei ihm Vorstellungen über die privilegienwidrige Erhebung eines neuen herrschaftlichen Zolls von den Hansen erhoben hatte, bei Androhung schwerer Strafen jede Einmischung in die Angelegenheiten der Landesherrschaft und ihrer Beamten verbot.[2])

Für die Hanse bedeutete die Ersetzung der vielen selbständigen Kleinmächte durch eine einzige Großmacht mit so zentralisierenden Bestrebungen allein schon eine große handelspolitische Gefahr. Sie war nun nicht mehr imstande, jene Rivalität der einzelnen Gebiete untereinander zur Behauptung oder Förderung ihrer eigenen Machtstellung in denselben auszuspielen. Die großen Städte vermochten ihre Selbständigkeit, die sie einst innerhalb ihres Territoriums, namentlich in Flandern ausgeübt hatten, dem mächtigen burgundischen Gesamtstaat gegenüber, je sicherer er sich konsolidierte,

[1]) Vgl. i. allgem. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 251 ff., 2. Buch, 1 Abschn. IV, 2. Abschn. I, II, vgl. auch Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 passim.

[2]) HR. 2. 1 n. 482.

immer weniger aufrecht zu halten. So war die Hanse, noch ehe sie recht zum Bewußtsein der Tragweite der politischen Veränderungen in dem wichtigsten Gebiet ihres Handels kam, dort in ihrer Stellung bereits in manchen Richtungen schwer bedroht. Es war sehr fraglich, ob sie das früher so wirksame Mittel der Stapelverlegung auch künftig noch mit Erfolg würde anwenden können, ob die Lede und besonders Brügge der burgundischen Regierung gegenüber für die Privilegien der Hanse gegebenenfalls noch mit dem Nachdruck eintreten konnten, den ihnen früher ihre weitgehende Unabhängigkeit vom Landesherrn gestattet hatte, ob die Regierung auch ferner willig die Privilegien der Hanse anerkennen, oder im Interesse des Staatswohls mit ihnen nach Belieben schalten würde. Die Antwort hätte sich die Hanse aus manchen Vorfällen bereits selbst geben können. Die großen Kommunen waren der Regierung gegenüber schon erheblich kleinlauter in allen Fragen geworden. Die herrschaftlichen Beamten kümmerten sich viel weniger um die hansischen Privilegien. Die Regierung behandelte dieselben, wie sie ihr paßten, beobachtete sie nicht als ein der Hanse zustehendes Recht, sondern „aus Gnaden“ und vertrat den Standpunkt, daß die Rücksicht auf das Wohl des Staats die Norm für die Beobachtung oder Nichtbeobachtung der Handelsfreiheiten der fremden Kaufleute abgebe. Die selbständige Gerichtsbarkeit der Hanse über die Ihrigen bei leichteren Streitigkeiten derselben untereinander erklärte der Herzog nebst seinen Räten 1432 ihr gegenüber unverblümt für eine schmähliche Beeinträchtigung seiner Landeshoheit.[1])

Es war also die große Frage, wie die Hanse sich mit der neuen politisch-administrativen Entwicklung in den Niederlanden und der Auffassung der burgundischen Regierung von ihren Privilegien auseinandersetzte.

Die 1425 nicht beigelegte Spannung zwischen der Hanse und Flandern wuchs, Zündstoff genug zu einer schweren Katastrophe häufte sich hüben und drüben an. Die Haltung der Hanse zu dem nunmehr zum Ausbruch kommenden englisch-burgundischen Gegensatz brachte ihn schließlich zur Entladung. Lange schon hatte die burgundische Wirtschaftspolitik im Interesse der flandrischen Tuchindustrie den Handel mit englischem Tuch in Brügge ein-

[1]) Hans. UB. VI n. 1050.

zuschränken versucht und die Merchant Adventurers dadurch schon im Anfang des Jahrhunderts genötigt, den Stützpunkt ihres niederländischen Verkehrs außerhalb Flanderns in Brabant zu begründen. Kaum Herr in den nördlichen Niederlanden dehnte Herzog Philipp am 25. Juli 1428 das Verbot des Verkaufs und der Durchfuhr der englischen Wolltuche und Wollgarne auf diese Gebiete aus und auch Brabant trat demselben bei.[1]) Die aufblühende Tuchindustrie der holländischen Städte hatte sicher Vorteil von dem Verbot, andererseits aber enthielt es eine schwere Schädigung des Handels der westlichen Hansen, der Westfalen und Rheinländer, besonders der Kölner, die wegen des in England bestehenden Geldausfuhrverbots Waren, also namentlich Tuch zurückbringen mußten und diesem nun die Hauptstraßen ihres überseeischen Verkehrs durch Brabant und die nördlichen Niederlande verschlossen sahen. Für Flandern aber hatte sich die Hanse das Privileg der Durchfuhr englischer Tuche zu sichern gewußt. Doch auch sie schloß sich dem Verbot der englischen Tuche an, das der Herzog am 19. Juni 1434 für sein ganzes Reich erließ. Denn der Herzog und die Lede gaben ihr zufriedenstellende Zusicherungen, daß ein zeitweiliger Verzicht auf ihr Privileg ihren Freiheiten nicht nachteilig sein solle, und ihre Verhandlungen mit England über ihre dortigen Beschwerden waren ergebnislos.[2])

Aber die konsequente Weiterführung der burgundischen Münzverbesserung und Münzpolitik, die den Wechselkurs der fremden Gold- und Silbermünzen besonders durch die Münzordnungen von 1428 und 1433 energisch herabsetzte, verstimmte in hansischen Kreisen dauernd mehr. Gerade damals rühmte sich der Herzog, daß kein Nachbarland Goldmünzen von besserer Güte als sein Reich habe. Die Berufung des hansischen Kontors gegenüber der burgundischen Regierung und den Leden auf das Privileg, daß Verfügungen in Handelsangelegenheiten die Zustimmung der Hanse erforderten, fand natürlich keine Beachtung. Und als das Kontor 1428 drohte, eher das Land räumen zu wollen als die Münzordnung zu befolgen,

[1]) HR. 1. VIII S. 358 Anm. 5, Hans. UB. VI S. 433 Anm. 1, v. Mieris, Groot Charterboek, IV S. 923f., Schanz, Engl. Handelspol., I S. 441.

[2]) HR. 2. I n. 192—194, 213, 268 § 13, 317 Nachschr., 321 § 3, vgl. n. 215, 216, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 41, 47, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 488ff., Schanz, Engl. Handelspol., I S. 443, II n. 171—173, Pauli, Gesch. v. England, V S. 240f.

erhielt es von den herzoglichen Räten eine geringschätzige Antwort.[1])

Aber das Kontor blieb am Platze, wenngleich es sich 1432 bei Lübeck und dem Hochmeister beklagte, die Fläminger hätten seit 1425 eine derartige Haltung angenommen, daß es nicht mehr wisse, ob es überhaupt noch Privilegien im Lande habe.[2]) Auch durch das weitere Verhalten Flanderns in dem hansisch-spanischen Konflikt wurde die Erbitterung der Hanse genährt. Denn am 11. Oktober 1428 hatte Flandern mit einer spanischen Gesandtschaft einen Vertrag geschlossen, der den Spaniern umfangreiche Handelsvorrechte einräumte, die vor sieben Jahren den Flämingern bewilligte Abgabe von den spanischen Waren abschaffte und Flandern verpflichtete, sich in die Angelegenheiten der spanischen Kapereien gegen andere Mächte nicht einzumischen. Das hansische Kontor selbst hatte ergebnislos und ohne von den Leden unterstützt worden zu sein, mit derselben Gesandtschaft verhandelt. Da verfügte der Hansetag am 1. Januar 1430 abermals ein Verbot der aus spanischer Wolle angefertigten Tuche, jedoch auch diesmal ohne sonderlichen Erfolg. Denn die Spanier behielten eine feindselige Haltung gegen die Hansen bei und beunruhigten namentlich deren Verkehr nach der Baie. Die Hansen mußten es mit ansehen, daß die Räuber mit dem genommenen Gut vom Herzog und von den Leden geleitet in Flandern aus- und eingingen. Nur dafür suchten die Lede zu sorgen, daß Zusammenstöße zwischen Spaniern und Hansen in den flandrischen Gewässern vermieden wurden.[3])

Die üble Lage ihres Verkehrs in Flandern und im Westen empfand die Hanse um so bitterer, da Hamburg 1433 die Seestraße nach den Niederlanden durch abermaliges energisches Vorgehen gegen den friesischen Seeraub befriedet hatte. In Ostfriesland war nach Jahren der Ruhe, seit dem Tode Ockos tom Broke, der in der Schlacht auf den wilden Äckern 1427 Herrschaft und Leben verloren hatte, wieder Verwirrung eingerissen. Zwar wurde der übermächtig gewordene Sieger, der gewalttätige Häuptling Focko Uckena von Leer, schon 1431 durch den Bund der kleineren Häupt-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 737, HR. 2. I n. 317, 318, 357 § 4, 8, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 484, 485 Anm. 1, Stieda, Hansisch-venet. Handelsbez. S. 76f.

[2]) HR. 2. I n. 94, 95.

[3]) Vgl. in diesem Buch, II. 3. Kap.

linge und der Landgemeinden unter Führung des Häuptlings Edzard von Greetsiil zur Flucht aus dem Lande ins Münsterische genötigt.[1]) Aber durch ihn war sofort der Seeraub wieder entfesselt worden, sodaß Hamburg später von ihm sagen konnte, er sei „lange tiid een hovedman aller serovere“ gewesen. Die wendischen Städte, die tief in den nordischen Krieg verflochten waren, hatten dagegen nicht einschreiten können. Und briefliche und mündliche Vorstellungen Hamburgs bei Focko, Sibet und Imel, der nach Ockos Tod mit seinem inzwischen verstorbenen Vater Hisko die langentbehrte Häuptlingsschaft in Emden wieder hatte antreten können, waren ebenso fruchtlos gewesen, wie 1432 die gelegentliche Hinrichtung von 34 Seeräubern Sibets durch Hamburg.[2])

Da gab der Stillstand zu Horsens 1432 den wendischen Städten freie Hand zum Einschreiten gegen den friesischen Seeraub, der wie in seinen blühendsten Zeiten in der Ems und Jahde wieder wurzelte. Die Städte mußten zum Frühjahr 1433 für die Schiffahrt das Schlimmste befürchten. Sie mußten aber, da die anderen Städtegruppen die Mithilfe versagten, allein durchgreifen. Hamburg nahm gemäß dem hansischen Statut, das die Bekämpfung der Seeräuber den nächstgelegenen Städten zur Pflicht machte, die dabei aufgewandten Kosten aber der Gesamtheit auferlegte, die militärische Arbeit auf sich. Mitte Juni 1433 brach seine Seewehr in Stärke von 21 meist kleinen Schiffen unter Führung seines Ratsherrn Simon van Utrecht gegen die Ems und Jahde auf. Edzard und sein Anhang unterstützten seine Operationen von der Landseite her. Am 30. Juli fiel Emden und erhielt eine hamburgische Besatzung. Imel wurde gefangen und blieb es in Hamburg bis an seinen Tod 1455. Im September fiel auch die Sibetsburg und wurde niedergerissen. Sibet selbst hatte bei dem Versuch, sie zu entsetzen, das Leben verloren. Einer ganzen Anzahl gefangener Räuber wurde förmlich der Prozeß gemacht, der mit ihrer Hinrichtung endete.[3])

Es war ein ebenso entschiedenes wie wirkungsvolles Vorgehen Hamburgs. Einem Wiederaufleben des Unwesens aber glaubten

---

[1]) Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 60ff.

[2]) HR. 2. I n. 277, 357 § 15, Hans. UB. VI n. 763, 783, 856, 1013, 1044, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 53, 55, 56.

[3]) HR. 2. I n. 158, 161 § 1, 162, 182—188, 189 § 1, 2, 5, 6, Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 70ff.

die Städte, nachdem sie mit friesischen Häuptlingen so schlechte Erfahrungen gemacht hatten, am besten dadurch vorzubeugen, daß Hamburg Emden in eigene Verwahrung nahm. Es sandte einen Ratsherrn als Amtmann dorthin, seine Söldner blieben dort als Besatzung. Es festigte in den folgenden Jahren seine Stellung im Emsgebiet zum Verdruß des Bischofs von Münster, Groningens und ostfriesischer Machthaber durch eine sehr verstärkte Befestigung Emdens, durch die Besetzung von Termunten und die Erbauung der Burgen Leerort und Stickhusen, die es ebenfalls mit Besatzungen versah.[1]) Für die großen Kosten seines Kriegszuges sollte Hamburg hansischerseits aus einem beim Brügger Kontor für eine bestimmte Zeit eingeführten Pfundzoll entschädigt werden, nur konnten die zu Lande nach Flandern verkehrenden Hansen nicht einsehen, weshalb sie für Unternehmungen zur See Beihilfen zahlen sollten.[2]) Außerdem ward Hamburg von der Hanse ermächtigt, bei sich den Nichthansen, denen die Befriedung Ostfrieslands ja ebenfalls sehr zustatten kam, während derselben Zeit einen Pfundzoll abzufordern.[3])

Im Besitz des Stillstandes mit dem Norden, der ziemlich sicheren Aussicht auf den nicht allzu fernen Abschluß eines Friedens und im Besitze Emdens wandte sich nun endlich die Politik der wendischen Städte der lange von den hansischen Kontoren und der Hanse gewünschten Behandlung der hansischen Interessen auf den andern Verkehrsgebieten wieder zu. Deswegen beriefen sie zum Sommer 1434 einen großen Hansetag nach Lübeck. Dieser sicherte sich für die von ihm beabsichtigten Verhandlungen mit den Westmächten durch eine Gesandtschaft die Zustimmung des Hochmeisters. Selbst in nicht ganz eingeweihten Kreisen Lübecks wurde der Erfolg dieser Gesandtschaft so übertrieben hoch eingeschätzt, daß man an den Abschluß eines förmlichen Bündnisses zwischen der Hanse und dem Hochmeister glaubte.[4]) Nun erst erschien der Hanse die Wiederaufnahme einer kraftvolleren

---

[1]) Nirrnheim, a. a. O., S. 83 ff.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 7—11, 39, 40, II n. 2, 236.

[3]) An beiden Stellen sollten, 1 ℔ grote = $7^1/_2$ M. lüb. gerechnet, 6 lüb. ₰ vom ℔ grote, d. h. $^1/_{240}$ des Warenwertes erhoben werden. Die Einnahmen Hamburgs aus dem Pfundzoll bei sich vgl. Hamb. Kämm. Rechn. II S. 58, 60, 62, 63, 65, vgl. dazu früher S. 321 f.

[4]) HR. 2. I n. 359, S. 226 f. u. Anm. 1.

Politik im Westen und eine Festigung des hansischen Gemeinschaftsgefühls und Handelssystems vermittelst der Auffrischung oder Neubildung einer großen Zahl Statuten möglich. Vier Bürgermeister, Johann Clingenberg von Lübeck, Everd Hardevust von Köln, Heinrich Hoyer von Hamburg und Heinrich Vorrath von Danzig, wurden zu den Verhandlungen mit den westlichen Mächten ausgesandt. Aber der Hochmeister hatte sich zur Unterstützung der hansischen Politik gegen Flandern-Burgund nur unter der Bedingung bereitfinden lassen, daß sie das Hauptgewicht auf die Verhandlungen mit England legte. Diese jedoch verliefen erfolglos, und ebenso die monatelangen Verhandlungen, welche die Gesandtschaft nach ihrer Rückkehr aus England seit Ende 1434 in Brügge mit den herzoglichen Räten und den Leden führte. Sie endeten da, wo sie auch 1425 schon geendet hatten.[1]) Allerdings verschlossen sich nun auch preußische Kaufleute, die in den Verhältnissen Flanderns erfahren waren, so der Danziger Schiffer und Ratsherr Heinrich Buck, nicht mehr der Überzeugung, daß die Fläminger nur durch eine Handelssperre zur Beobachtung der hansischen Privilegien gezwungen werden könnten. Dennoch gelang es dem Hochmeister, der durchaus einem Bruch mit Flandern widerstrebte, die wendischen Städte zur abermaligen Aussendung einer Gesandtschaft in Verbindung mit ihm und seinen Städten zu bewegen.[2]) Als aber diese Anfang April 1436 in Flandern eintraf, fand sie die politischen Verhältnisse der Westmächte in wichtigster Weise verändert.

In den Verhandlungen zu Arras, die in Wahrheit durch die Anzahl der dort vertretenen fremden Mächte vielmehr einem europäischen Kongreß glichen, vollzog Burgund öffentlich die große Schwenkung in seiner politischen Haltung. Am 21. September 1435 schloß es mit Frankreich einen überaus günstigen Frieden und zerriß dadurch die letzte Verbindung mit England. Auf die Nachricht davon brach die Bevölkerung Londons in wilder Erbitterung los, burgundische Kaufleute in englischen Städten wurden erschlagen. Aber die Versuche Englands, in Flandern und Seeland Opposition gegen die burgundische Politik zu erregen, mißlangen.[3]) Im März

---

[1]) HR. 2. I n. 357 § 1—11, 397, 398.

[2]) HR. 2. I n. 522, 533, 541, 542.

[3]) HR. 2. I n. 568 u. Anm. 2, II n. 11, Jan v. Dixmuyden i. Corpus Chron. Flandriae III S. 47.

1436 begann der englisch-burgundische Krieg. Auch die hansische Schiffahrt nach dem Westen war dadurch in Frage gestellt.

Die Hanse mußte sich eingestehen, daß sie die günstigste Zeit, um etwas bei beiden Mächten zu erreichen, die Zeit vor dem Ausbruch des Kriegs, versäumt hatte. Immerhin hätte sie auch jetzt noch, wenn ihre Gesandtschaft den englisch-burgundischen Gegensatz richtig auszunutzen vermochte, günstige Abschlüsse erzielen können. Aber die Fläminger vereitelten Verhandlungen der Gesandtschaft mit England. Überhaupt war in den Niederlanden die Anschauung allgemein verbreitet, daß die Hanse den Engländern wohlgesinnt sei, und daher die Stimmung gegen die Hansen ebenfalls recht aufgebracht. Und dieser Umstand trug mit bei zu jener auch in damaliger Zeit Aufsehen erregenden Bluttat, die schnell der erfolglosen Tätigkeit der Gesandtschaft in Flandern ein Ende bereitete. Am 3. Juni 1436 nachts wurden die Hansen in Sluys, nachdem es in einer Weinwirtschaft zu einem Streit zwischen hansischen Matrosen und Flämingern gekommen und ein Fläminger erschlagen war, in ihren Herbergen von der erregten Menge überfallen und gegen hundert von ihnen ermordet.[1])

Gegen den Hilferuf und die Klage des Kontors, von dem sogar das Baseler Konzil um moralische Unterstützung angegangen wurde, verhielten sich die Lede lau und zurückhaltend. Nur Gent griff sofort in dem Bewußtsein, daß nun die Beziehungen der Hanse zu Flandern in der Tat in Frage gestellt seien, energisch durch und ließ vier der Hauptanstifter des Aufruhrs hinrichten. Der Herzog vollends behandelte die Boten Brügges, die ihn um ein Rechtsverfahren gegen die Mörder baten, mit Nichtachtung und entließ sie ohne Antwort.[2])

Die Entgegnung der Hanse war die Weisung an das Kontor, Flandern zu räumen und unauffällig in der Zeit des bevorstehenden Bamissenmarktes nach Antwerpen überzusiedeln, sowie ein Verbot alles Handels und Verkehrs folgerichtig mit den gesamten Niederlanden. Aber der Hochmeister und unter seinem Einflusse auch die preußischen Städte versagten ihre Zustimmung dazu; sie wünschten zuvor ihr Verhältnis zu England nach Wunsch geordnet,

---

[1]) HR. 2. I n. 570, S. 490 Anm. 4, n. 574, 575, II n. 9, 249, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 47f.

[2]) HR. 2. I n. 570, 574, 575, 578, II n. 1, Korner S. 562 § 1611.

ehe sie ernstlich gegen Burgund vorgingen.[1]) Da trat ein anderes Ereignis ein, das den von der Hanse vertretenen Standpunkt rechtfertigte. Die Niederlage der flandrischen Truppen vor Calais und das unrühmliche Aufgeben der Belagerung brachte eine Empörung gegen die burgundische Herrschaft namentlich unter der gewerbtreibenden Bevölkerung der flandrischen Städte, besonders Gents und Brügges, zum Ausbruch. Sie entsprang aber im Grunde der wachsenden Besorgnis über die fortschreitende Verminderung der politischen Macht ihrer Städte. Gegen Ende des Sommers 1436 zwangen die Lede den Herzog zur Entlassung aller seiner nichtflandrischen Räte im Lande. Brügge aber suchte seine frühere vorherrschende Stellung gegenüber Sluys und dem Freiamt wiederherzustellen.[2]) Trotz vermittelnden Eingreifens der fremden in Brügge residierenden Nationen der Kaufleute wuchs die Bewegung. Im Frühjahr 1437 kam es in Gent und schlimmer noch in Brügge zu einem blutigen Aufruhr der Gemeinde gegen die Stadtleitung, weil sie den Niedergang der Selbständigkeit durch zu große Nachgiebigkeit gegen den Herzog verschuldet habe. Die einheimischen Kaufleute mit ihren Gütern flüchteten aus Brügge. Der Herzog spielte Sluys gegen Brügge aus und sperrte ihm dadurch die Zufuhren von der See her. Der Angriff der Brügger auf Sluys schlug fehl. Und wenn auch Gent seine Rivalin mit Zufuhren unterstützte, und namentlich hansische Kaufleute von Antwerpen, Sluys und Ardenburg aus Hamburger Bier, Rheinwein, Salz, Getreide und andere Nahrungsmittel nach Brügge zu schaffen sich bemühten, so tat die Verkehrssperre doch bald ihre Wirkung. Am 17. Februar 1438 unterwarf sich die noch vor Jahresfrist so trotzige Gemeinde; 38 Deputierte Brügges taten zu Arras einen Fußfall vor dem Herzog, und die fremden Kaufleute in Brügge baten ihn um Gnade für die Stadt. Die Bedingungen der Versöhnung, die finanziellen und politischen, waren schwer und gipfelten in dem Verzicht der Stadt auf eine Reihe von Privilegien und Gewohnheiten, darunter auf die Vorherrschaft über Sluys und das Freiamt. Der Ausgang des Aufruhrs — Gent zog nicht die letzten Konsequenzen, sondern verließ vorher die gemeinsame Sache — war eine weitere

---

[1]) HR. 2. I n. 570, 595, II n. 1, 4, 8, 9, 11, 64, VII n. 455.

[2]) HR. 2. II n. 64, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 54 ff., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 416 f.

Stärkung der herzoglichen Gewalt gegenüber den großen Städten Flanderns.[1])

Die Sperre wurde nun aufgehoben. Eine spanische Flotte mit Wolle, Eisen, Feigen, Öl, Rosinen war die erste, die über Sluys ihre Waren wieder nach Brügge sandte.[2]) Die Hansen aber fehlten. Das Kontor hatte erst, nachdem es Kenntnis von dem am 22. März 1437 zwischen der Hanse und England abgeschlossenen Vertrag besaß, den Herzog gebeten, seinen Stapel nach Antwerpen verlegen zu dürfen, und seine Bitte zur Genugtuung des Herzogs mit der Widersetzlichkeit Brügges gegen ihn begründet. Er hatte sie genehmigt unter Bestätigung der wesentlichsten Freiheiten, die die Hansen für ihren Verkehr in Brügge und in Flandern besaßen, besonders ihres in Brügge geübten Korporationsrechts.[3]) Und nun verlangte das Kontor ein ganz entschiedenes Vorgehen von der Hanse, die Einstellung des Verkehrs, namentlich von Preußen und Hamburg aus mit den gesamten Niederlanden. Jedoch der Hochmeister und die preußischen und livländischen Städte blieben den Werbungen und Vorstellungen des Kontors und der wendischen Städte gegenüber taub.[4]) Erst der schwere Schaden, den die Holländer, die inzwischen im Frühjahr 1438 zum offenen Krieg gegen die wendischen Städte übergegangen waren, der preußisch-livländischen Baienflotte am 31. Mai zufügten, rüttelte sie unsanft aus ihrer Vertrauensseligkeit auf und zwang sie zur Einstellung des Verkehrs nach dem Westen.[5])

Eifrigst aber bemühten sich im Frühjahr und Sommer die Lede um die Rückkehr des Kontors, um die Wiederaufnahme des hansischen Handels mit Flandern. Es war die entsetzliche Teuerung, vielleicht die schwerste und ausgedehnteste des 15. Jahrhunderts in Europa überhaupt, die sie vorwärts trieb.

Schon 1436 waren durch eine große Überschwemmung der Mündungsgebiete des Rheins die Saaten dort aufs schwerste geschädigt worden.[6]) Aber auch in Livland war die Ernte 1436

---

[1]) Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae, III S. 61f., 76ff., 95ff., Korner S. 566 § 1627, Städtechroniken 13 S. 178 oben, HR. 2. II n. 116, 205, Pirenne, a. a. O. S. 418f.

[2]) Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 96, 97.

[3]) HR. 2. II n. 148, gedr. Lüb. UB. VII n. 755.

[4]) HR. 2. II n. 182, 183, 185, 193 § 1, 194, 195, 197—200, 212, 214 § 5.

[5]) Vgl. früher S. 291f.

[6]) Velius, Chronijke van Hoorn, S. 35, Korner S. 564 § 1617.

schlecht geraten, in Litauen, besonders Smolensk, war bereits Hungersnot ausgebrochen.[1]) Sehr ungünstig gestalteten sich für große Teile Europas 1437 die Ernteaussichten, für den Osten, für Schweden und Finnland, weite Gebiete Deutschlands, besonders aber für Frankreich und die niedern Lande Burgunds. Viele Menschen starben Hungers, viele trieb die Teuerung in andere Gegenden, vielen löste sie die Bande der Zucht und Ordnung und des Familiengefühls. Allenthalben wurde im Westen die Ausfuhr von Getreide, in Gent und Tournay selbst das Bierbrauen verboten.[2]) In Preußen hatte der Hochmeister im Beginn des Sommers 1437 das im Frühjahr erlassene Kornausfuhrverbot aufgehoben. Täglich wurden aus Danzig bedeutende Mengen Getreide nach den Niederlanden und den wendischen Städten ausgeführt, so daß Danzig wegen des allzu starken Getreideabflusses besorgt wurde. In Flandern aber trugen die hansischen Zufuhren aus Preußen und Hamburg, die trotz des Handelsverbots fortgesetzt wurden, nicht unwesentlich zur Linderung der Not bei.[3]) In Livland benutzte der Ordensmeister das von ihm erlassene Kornausfuhrverbot als ein Mittel seiner Politik gegen Finnland und Nowgorod.[4]) Andererseits sah sich Köln beizeiten vor, als es das leise Steigen der Preise bemerkte. In aller Stille ließ der Rat im Juli 1437 große Mengen Korn aufkaufen und aufspeichern und baute für sie das Kornlagerhaus zu St. Clara. Er unterdrückte die Absicht der Bäcker, die Brotpreise zu erhöhen, und vermochte, gestützt auf seine Vorräte, trotz der Ausfuhrverbote der Nachbarmächte den Kornpreis in der Stadt auch 1438 auf einem verhältnismäßig niedrigen Stand zu erhalten.[5])

---

[1]) HR. 2. I n. 585. Livl. UB. IX n. 102 Nachschr., Altpr. Monatsschr. 14 S. 454.

[2]) Städtechron. 28 S. 440, 20 S. 60, 310f., 13 S. 199, 175, 14 S. 777f., 1 S. 398, 2 S. 26f., 10 S. 153f. (Nürnberg), Kamper Chroniken I S. 9, Lösch, Aachener Chroniken i. Annalen des Hist. V. f. d. Niederrhein 1866 S. 10, Scriverius, het oude goudtsche Cronycxken, S. 129, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 403, Mencken, Script. rer. German. III Sp. 9, Monstrelet, Chronique, V (Societé de l'hist. de France 108) S. 319f., Collect. de Chron. Belges 13. 3, S. 215f., 387, 21 S. 76, Reiffenberg, sur la statistique ancienne de la Belgique, i. Nouv. Mem. de l'Ac. de Brux. 1832. 7, Tabelle zu 1437.

[3]) HR. 2. II n. 96 § 1, 98 § 1, 105, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 82.

[4]) Livl. UB. IX n. 148, S. 102 Anm. 2, n. 171, 174, 176, 201 u. a.

[5]) Stein, Akten zur Verf. u. Verw. d. St. Köln, II S. 293 Anm., Städtechron. 13 S. 175, 14 S. 778f., 783.

Und dies war das schwerste Jahr allgemeiner Teuerung und Mißratens aller möglichen Bodenfrüchte, und in ihrem Gefolge trat eine nicht minder furchtbare Pest auf. Das Volk litt schrecklich in England,[1] Frankreich, am Rhein entlang und in anderen Gegenden Deutschlands, namentlich aber in den Niederlanden, deren an sich sehr ungünstige Lage durch die hansische Verkehrssperre noch sehr verschlimmert wurde. Im Februar galt der Weizen in Brügge 15—16 ß, bis Mitte Mai stieg er auf über 34 ß. Aus allerhand Ersatzmitteln, Erbsen, Linsen, Gerste u. a. wurde hier wie anderswo Brot hergestellt. Brügge, das schon von vielen aus politischen Gründen verlassen war, nun von vielen andern aus Lebens- und Nahrungsrücksichten verlassen wurde, verlor wohl ein Fünftel seiner Bevölkerung; seine inneren Zustände waren schwer erschüttert. Noch verheerender scheinen Hungersnot und Pest Löwen heimgesucht zu haben.[2]

In Preußen hob der Hochmeister das von den Ständen Anfang April 1438 durchgesetzte Getreide- und Mehlausfuhrverbot im Mai und Juni wieder auf, da die Ernteaussichten günstig waren, ungeachtet der Proteste der wendischen Städte und des Kontors zu Antwerpen, die davon eine Stärkung ihrer Feinde und eine Verlängerung des Krieges besorgten.[3]

Aber die Teuerung dauerte, da trotz anfänglich günstiger Aussichten die Ernte, am Rhein auch die Weinernte mißglückte, 1439 fort; allerart Lebensmittel blieben übermäßig teuer. In Köln verbot ein Erlaß des Rats im September 1439 die Ausfuhr ins Niederland, in Lübeck schritt der Rat gegen die Bäcker, die das Brot zu klein backten, durch Erlaß einer Preis- und Backtabelle ein, in Stralsund herrschte Teuerung.[4] Stellenweise scheint erst in diesem Jahr die Not den Höhepunkt erreicht zu haben, so in Antwerpen.[5] Erst das Jahr 1440 sah in den meisten Gegenden

---

[1]) Pauli, Gesch. v. Engl. V S. 250.

[2]) Städtechron. 13 S. 176f., 14 S. 779, Velius, Hoorn, S. 35, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 103, 104, Collect. de Chron. Belg. 13. 3, S. 387.

[3]) HR. 2. II n. 214 § 1, 216, 228, 233, 237, Töppen, Akten, II n. 32, 39, Hans. UB. VIII n. 84 § 70.

[4]) Stein, Akten etc. v. Köln, II S. 293, Städtechron. 13 S. 180ff., Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 688, Strals. Chron. S. 183.

[5]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 134.

Teuerung und Pest im Verschwinden und normale Verhältnisse wiederkehren.[1])

Diese Teuerung also war ein mächtiger Bundesgenosse der Hanse in ihrem Kampf mit Flandern und Holland. Im Sommer 1438, als der Höhepunkt der Preissteigerung erreicht war, gab Flandern den Widerstand auf. Am 20. September erfolgte in Brüssel der Friedensschluß mit der Hanse. Die Lede und Brügge für sich besonders machten der Hanse eine ganze Reihe Zusagen. Sie verpflichteten sich, ihr innerhalb der nächsten 16 Jahre in bestimmten Terminen 8000 tt. grote als Ersatz für alle den Ihrigen zugefügte Unbill zu zahlen, und wollten dem Herzog ernstlich vorstellen, daß er die Zollverhältnisse bei den herrschaftlichen Zöllen zu Damme und Sluys den Wünschen der Hanse entsprechend ordne.[2]) Dagegen scheint das hansische Kontor den Leden die mündliche Versicherung gegeben zu haben, daß der hansische Schiffsverkehr nach den Niederlanden künftig wieder wie in lange vergangenen Zeiten ausschließlich nach Flandern gelenkt werden solle.[3]) Jedoch das ganze Abkommen zwischen der Hanse und den Leden, dem Machtfaktor, dessen politische Macht immer tiefer gesunken war, hatte für die Hanse nur geringen Wert. Denn die Landesherrschaft, über deren Übergriffe sie die meisten Klagen vorzubringen gehabt hatte, war durch den Frieden nicht berührt und verpflichtet worden. Ungesühnt blieb die Ermordung der Hansen in Sluys. Sache des Herzogs wäre es gewesen, hier der Hanse Genugtuung zu schaffen.

Dennoch verlegte das Kontor seinen Sitz alsbald nach Brügge zurück. In Flandern war die Freude über den erreichten Abschluß groß, ganz besonders deshalb, weil nun die drückende Getreidesperre aufhörte. Noch vor Schluß des Jahres trafen preußische Kornschiffe ein und wurden von der Bevölkerung mit Jubel begrüßt. Trotz der Fortdauer der Teuerung sank nun der Kornpreis in Flandern von 19 ß im Januar 1439 auf 10—14 ß im Sommer.[4])

---

[1]) Vgl. i. allgem. v. Buchwald, Deutsches Gesellschaftsleben im Mittelalter, II S. 249 ff.

[2]) HR. 2. II S. 214 Anm. 4, n. 268—272 nebst den Anm., vgl. VII n. 494 bis 496 je § 24—26, Bussche, Inv. des arch. de l'Etat à Bruges I, 1 n. 417.

[3]) HR. 2. VII n. 497 § 22.

[4]) HR. 2. II n. 285, vgl. n. 273 u. Anm. 2, Jan v. Dixmuyden i. Corp. Chron. Flandriae III S. 104.

Dennoch hinderte der wendisch-holländische Krieg die Preußen stark an der vollen Verwertung ihres Getreides im Westen.

Ein Jahr nach der Verständigung zwischen Flandern und der Hanse kam es auch zwischen Burgund und England zum Frieden. Herzog Philipps staatskluge Gemahlin Isabella von Portugal, aus einem Hause, das zu der englischen Königsfamilie in sehr engen Beziehungen stand, vermittelte ihn. Im Oktober 1439 wurde zwischen beiden Mächten ein dreijähriger Freizügigkeitsvertrag geschlossen, der, später wiederholt erneuert, erweitert und verbessert, eine vorzügliche Grundlage für die wirtschaftlichen Beziehungen beider Mächte zueinander bildete.[1] Aber auch für die Hanse war die Wiederherstellung des englisch-burgundischen Friedens, da sie selbst inzwischen mit England und Flandern sich ausgesöhnt hatte, wertvoll. Jedoch weder sie noch Flandern konnten der wiederhergestellten gegenseitigen Beziehungen recht froh werden. Der Seekrieg der wendischen Städte und der Holländer hinderte noch jahrelang stark die Wiederaufnahme des hansischen Seeverkehrs nach dem Westen.

Das Emporstreben der Holländer im west-östlichen Verkehr aber bedrohte nicht nur die Hanse, sondern schädigte und minderte die Zentralstellung Brügges im Handel. Es war freilich eine Übertreibung des Kontors, deren Gründe naheliegen, wenn es die schwierige Lage des hansischen Handels im Westen schilderte: „Ok so is de hanteringhe bynnen korten jaren sere tonichte gaen umme dat de Hollandere alumme de handelinge hebben unde de lande myt gude vorvullen“.[2] Aber verglichen mit Brügge hatte eine Anzahl holländischer und seeländischer Häfen den großen Vorzug einer besseren und billigeren Zugänglichkeit von der See her und einer größeren Tiefe, die den größeren Handelsschiffen das Herankommen nicht erschwerte oder gar unmöglich machte. Außerdem hatte der holländische Verkehr seinen Schwerpunkt nicht in Brügge, sondern, soweit nicht im eigenen Lande, im benachbarten Antwerpen mit seinem geräumigen, tiefen Hafen. In Brügge hatten Hansen und Fläminger gemeinsam und die Abneigung dieser gegen die zunehmende Konkurrenz der holländischen Tuchindustrie dem

---

[1]) Schanz, Engl. Handelspol., I S. 7, 18ff., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 292, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 52, 53.

[2]) HR. 2. II n. 182.

Verkehr der Holländer von vornherein wie dem englischen Schranken gezogen. Die Engländer und Holländer hatten sich deshalb Antwerpen zugewandt. Antwerpen selbst aber war der andere Faktor, durch dessen Emporwachsen Brügge in zunehmendem Maß Abbruch geschah, aber auch die Stellung und Organisation der Hanse in den Niederlanden in wichtiger Weise verschoben wurde.

Für ihren Verkehr in Brabant, besonders in Antwerpen und Bergen op Zoom, hatte die deutsche Kaufmannschaft — es handelte sich in erster Linie um die des deutschen Westens und namentlich Westfalens — 1315 von Herzog Johann II. von Brabant Korporationsrechte und andere Privilegien erlangt.[1]) Aber der weitschauende Plan des Herzogs, sie und durch Erteilung derselben Rechte auch die südeuropäische, besonders die genuesische Kaufmannschaft, die damals wie es scheint den Übergang zum Seeverkehr nach Nordwesteuropa vollzog, zu lebhafterem Verkehr in sein Land zu ziehen und von Brügge abzulenken, war im wesentlichen erfolglos. Nur der Verkehr der westlichen Hansen, voran der Dortmunder, wuchs in Antwerpen auf Grund jener Verleihungen rasch bedeutend und wurde auch durch die geographischen Verhältnisse gefördert. Die Dortmunder Kaufleute bildeten in Antwerpen eine besondere Genossenschaft, der von der Heimat 1329 eigene Gerichtsbarkeit zugestanden wurde. Jene gestattete auch den Kaufleuten anderer Städte, so Braunschweigs, auf deren Bitte den Beitritt. Sie ist wohl identisch mit der später erwähnten Gesellschaft Dortmunder Kaufleute in Brabant, die als die der Englandfahrer bezeichnet wurde.[2]) Auch Kaufleute sächsischer Binnenstädte sowie Breslaus und Krakaus wurden allmählich, besonders durch ihre regen Handelsbeziehungen zu Köln, nach Brabant und Antwerpen geführt.[3])

Im Jahre 1358 suchte der damalige Herr von Antwerpen, Graf Ludwig von Flandern, die Verkehrssperre der Hanse gegen Flandern zum Vorteil Antwerpens auszunützen. Den Kaufleuten von Amsterdam und ganz Holland und im folgenden Jahr denen von Utrecht gestattete er auf vier Jahre den Stapel ihrer Fett- und anderen Waren in Antwerpen zu errichten. Den Kaufleuten

[1]) Hans. UB. II n. 266.
[2]) Hans. UB. II n. 492, IV n. 1014. Vgl. oben S. 11.
[3]) HR. I. VIII n. 18.

von Valenciennes, Dordrecht, Middelburg verlieh er Stapelgerechtsame daselbst.[1]) Aber der Erfolg dieser Bestrebungen für das kommerzielle Leben Antwerpens war nicht sonderlich groß. Jedoch erschien während der inneren Wirren Flanderns, die seit 1379 Handel und Wandel und industrielle Produktion im Lande schwer schädigten und auch die fremden Kaufleute stark in Mitleidenschaft zogen, Antwerpen diesen als der geeignetste Punkt zu einem ruhigen und sicheren Aufenthalt. Die Stadt verstand sehr wohl die Vorteile ihrer Stellung. Auf ihre Bitte gestattete 1383 Herzog Philipp der Kühne von Burgund allen fremden Kaufleuten und ihren Dienern dort Aufenthalt und Handelsbetrieb gegen Entrichtung der üblichen Zölle und Abgaben. Selbst Brügger Kaufleute verließen in nicht kleiner Zahl ihre Heimat, deren Handel darniederlag, um in Antwerpen sich niederzulassen.[2]) Auch auf die hansische Kaufmannschaft übte Antwerpen damals mehr Anziehungskraft als sonst aus. Die westfälische Kaufmannschaft bat 1387 eine gerade in den Niederlanden anwesende hansische Gesandtschaft, für eine erneute Bekräftigung des Freibriefs von 1315 als der Rechtsgrundlage des hansischen Verkehrs mit Brabant zu sorgen, und klagte über verschiedene neue Belastungen des Handels in Brüssel und Mecheln. Aber ehe noch die Schritte erfolgreich waren, die Antwerpen des Freibriefs wegen bereits beim Herzoge getan hatte,[3]) verbot die neue hansische Handelssperre 1388 außer Flandern auch Mecheln und Antwerpen und ihre Waren. Während das Interesse der hansischen Kaufmannschaft an Antwerpen vorzugsweise in ihrer Teilnahme an den beiden für den Handel immer wichtiger werdenden jährlichen Messen der Stadt zu Pfingsten und im Oktober beruhte, war sie mit Mecheln verbunden durch dessen Tuchindustrie. Es mag ein beliebtes Geschäft hansischer Kaufleute gewesen sein, den Mechelnschen Tuchwebern englische Wolle zu liefern und dafür auf der Brügger Tuchhalle fertige Mechelnsche Tuche, die sehr wertvoll waren, als Bezahlung in Empfang zu nehmen.[4])

Die Wiederherstellung des hansisch-flandrischen Handelsfriedens 1392 gedachte der Beziehungen der Hanse zu Mecheln und

---

[1]) Hans. UB. III S. 173 Anm. 4, n. 462 u. Anm. 1, IV n. 195, Mertens en Torfs, Antwerpen, II S. 280.

[2]) Hans. UB. IV n. 779, Mertens en Torfs, Antwerpen, II S. 337.

[3]) HR. 1. II n. 342 § 29, 30, Hans. UB. IV n. 900, 901.

[4]) HR. 1. II n. 249, 250, III n. 336 § 10.

Antwerpen nicht. Vom Hamburger Hansetag 1391 waren charakteristischerweise Dortmund und Köln, die Vororte der westlichen hansischen Gruppen, die eben ganz besonders am Verkehr in den nichtflandrischen Niederlanden interessiert waren, beauftragt worden, das Kontor bei Verhandlungen mit Antwerpen und Mecheln zu beraten. Sie sollten die Beziehungen zu beiden Städten so regeln, daß diese für die gegen die Hansen durch Zoll- und Akzisebelastungen begangenen Verfehlungen Genugtuung leisteten. Aber das Kontor verständigte sich eigenmächtig, ohne Dortmund und Köln hinzuzuziehen und Genugtuung auszubedingen, mit Antwerpen und gab den hansischen Kaufleuten den Verkehr dorthin zum Pfingstmarkt 1393 wieder frei.[1]) Mit Erfolg suchte nun auch Mecheln wieder Fühlung zum Kontor und zum hansischen Verkehr zu gewinnen. Auf seine Bitte erteilte im August 1393 Herzog Philipp zur Förderung seiner betriebsamen Stadt den Hansen ein besonderes Privileg für ihren Verkehr dort. Köln und Dortmund gaben dem Kontor ihre Zustimmung zu diesen Erwerbungen.[2])

Antwerpen war es jedoch nicht möglich, die Zusagen wahrzumachen, die es dem Kontor gegeben hatte. Seine Bemühungen um eine Erneuerung und Verbesserung des hansischen Freibriefs von 1315 und um andere Vergünstigungen für die Hansen stießen in der Umgebung des Herzogs auf unüberwindlichen Widerstand. Denn Flandern und besonders Brügge wußten, besorgt vor der wachsenden Konkurrenz Antwerpens, die Erteilung des schon entworfenen herzoglichen Freibriefs an die Hanse bei den burgundischen Räten zu hintertreiben.[3]) Da gab die Hanse, um Antwerpen zu größeren Anstrengungen anzuspornen, dem Kontor im Frühjahr 1396 die gemessene Weisung, den Besuch der Antwerpener Märkte den hansischen Kaufleuten wieder zu verbieten. Zugleich ließ sie Bergen op Zoom Belästigungen und Schädigungen des hansischen Handels durch ein Verbot seiner Märkte entgelten.[4]) Allerdings machte nun Antwerpen große Anstrengungen, um die Hansen wiederzugewinnen. Es pachtete im Sommer 1396 den herzoglichen Zoll in der Stadt auf sechs Jahre, erließ dann für ihn und für das

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 13, 134 § 32, 33, Hans. UB. V n. 99.
[2]) Hans. UB. V n. 114, 115, 127, vgl. n. 227, 264.
[3]) Hans. UB. V n. 216—221.
[4]) HR. 1. IV n. 157, 316, Hans. UB. V n. 190, 227.

Geleitsgeld auf der Hunte und Schelde einen neuen Tarif, verhieß den Hansen Herabsetzung desselben gemäß der von ihm dem Kontor seinerzeit gemachten Zusagen, wenn sie den Verkehr wiedereröffneten, u. a.[1]) Aber alle seine Versuche, den Herzog zur Erteilung des vereinbarten Freibriefs an die Hanse zu bewegen, scheiterten auch jetzt an dem geheimen Widerstand der flandrischen Städte.

Das Kontor und die Hanse selbst jedoch erkannten den guten Willen Antwerpens nun an. Man erwog, wie nützlich es im Fall einer künftigen Verkehrssperre gegen Flandern für die Hanse sei, wenn sie in Antwerpen und Mecheln immer offene Tore habe, und war einer Aussöhnung geneigt. Doch verlangte die Hanse, daß das Kontor sich deshalb mit Köln und Antwerpen vorher ins Einvernehmen setze.[2]) Jedenfalls bestand der hansische Verkehr mit Antwerpen zum Bamissenmarkt 1397 wieder und genoß die von Antwerpen in Aussicht gestellten Zollvorzüge, die aber auch Nichthansen, z. B. den Utrechtern, zugute kamen.[3]) Am 1. September 1400 verlieh dann Antwerpen der Hanse für die nächsten drei Jahre ein Zoll- und Akziseprivileg nebst verschiedenen Handels- und Verkehrsvorrechten, das später mehrfach erneuert wurde. Endlich 1409 konnte Antwerpen, nachdem es wie Mecheln wieder politisch mit Brabant verbunden war, den hansischen Kaufleuten günstige Verkehrsbedingungen trotz der flandrischen Städte bei sich verschaffen. Am 30. April erteilte Herzog Anton von Brabant der Hanse ein Zoll- und Handelsprivileg für einen Stapelverkehr in Antwerpen, das, verglichen mit den schon gemachten Zugeständnissen Antwerpens und den 1395 beabsichtigten Herzog Philipps eine Reihe wertvoller Verbesserungen, auch das von Köln und Dortmund dem Kontor als besonders erstrebenswert bezeichnete Zugeständnis enthielt, daß hansische Kaufleute nur für ihre eigenen Verschuldungen haftbar gemacht werden dürften.[4]) Auf diesen guten Grundlagen konnte sich fortan der hansische Handel mit Antwerpen kräftig ausbreiten.

Schon zwei Jahre vorher hatte Antwerpen den in den Niederlanden verkehrenden Merchant Adventurers zu ihren älteren

[1]) Hans. UB. V n. 245 u. Anm. 2, 264.

[2]) Hans. UB. V n. 264, 282, HR. 1. IV n. 407, 409 § 7, 415.

[3]) HR. 1. IV n. 416, Hans. UB. V S. 149 Anm. 1, VI n. 91.

[4]) Hans. UB. V n. 424, 445, 446, S. 405 Anm. 1, n. 777, 874, vgl. n. 284, 285, HR. 1. IV n. 416.

Privilegien ein eigenes Haus zum Zweck einer festen dauernden Niederlassung überwiesen.[1]) In seiner Politik gegenüber den Engländern wie den Hansen ging Antwerpen darauf aus, sich in ähnlicher Weise wie Brügge zu einem Platz zu machen, an dem der Handel der Fremden sich nicht mehr nur auf den Zeitraum der beiden jährlichen Messen beschränkte, sondern ununterbrochen das ganze Jahr hindurch vollziehen sollte.

War Antwerpen durch die politische Verbindung mit Flandern in seinem Aufschwung gehemmt worden, so begann es nun, nachdem es durch die politische Trennung von Flandern wieder größere Bewegungsfreiheit erlangt hatte, von neuem fortzuschreiten. Im Anfang des 15. Jahrhunderts wurde durch Überschwemmungen die Westerschelde derart verbreitert, daß die Stadt dadurch einen geraden, durch Hindernisse und Krümmungen nicht mehr beeinträchtigten Weg zum Meer erhielt und sein Vorzug günstigerer Wasserverhältnisse vor Brügge dadurch noch bedeutend vermehrt wurde.[2]) Immer mehr Kaufleute begannen deshalb die Abwicklung ihrer Geschäfte in Antwerpen seit dieser Zeit vorzuziehen. Der langwierige Streit zwischen Mecheln und Antwerpen um den Besitz des Fisch-, Hafer- und Salzstapels wurde von Herzog Anton 1411 zugunsten Antwerpens entschieden und der Verkehr aus den umliegenden Landschaften dorthin dadurch mächtig gefördert. Die Umtriebe Mechelns wie der Lede Flanderns dagegen fruchteten nichts.[3]) Unter diesen Umständen nahmen nun der Besuch Antwerpens durch Fremde und der Wohlstand der Stadt stetig zu. Auch für den holländischen Tonnenhering wurde sie schnell der Hauptstapelplatz.[4]) Eine nicht unwichtige Nährquelle der Bürgerschaft blieb wohl die Tuchweberei, Walkerei und Färberei.

Ein sichtbarer Ausdruck dieses materiellen Fortschritts ist die Erbauung eines der herrlichsten Gotteshäuser, gleich eindrucksvoll durch die Harmonie der mächtigen Raumverhältnisse wie durch den Reiz des äußeren und inneren Aufbaues, der Liebfrauenkirche in Antwerpen. Ihr Chor wurde nach über fünfzigjähriger Bau-

[1]) Vgl. oben S. 74f.

[2]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 504.

[3]) Hans. UB. V n. 1100 u. Anm. 1, 2, Prien, Doc. etc. 2. Ser. IV S. 256, S. 154, Papebroch, Annales Antverpienses I S. 267, Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 181.

[4]) Vgl. oben S. 268f.

tätigkeit 1411 fertiggestellt, im Anfang der zwanziger Jahre das Fundament zum nördlichen Turm, und während dieser emporwuchs, ein Jahrzehnt später das zu dem unvollendet gebliebenen Südturm gelegt.[1])

Es ist charakteristisch, daß sogar von einer Versammlung der wendischen Städte in Stralsund im September 1421 ein Handelsverbot König Sigmunds gegen Brabant abgelehnt wurde mit der Begründung, daß der Kaufmann nicht ohne großen Schaden auf den Verkehr mit Brabant verzichten könne.[2]) Jahr für Jahr zur Zeit der Messen belebte die hansische Kaufmannschaft Antwerpen. Jedoch das Anwachsen des deutschen Verkehrs zog auch vermehrte Reibungen nach sich. Auf Wunsch einer hansischen Versammlung ersuchte Köln 1423 Antwerpen um Beobachtung der den Hansen verbrieften Jahrmarktsfreiheit. Auf diese berief sich Köln auch, als Antwerpen und Brabant 1428 dem burgundischen Verbot der englischen Tuche beitraten.[3])

Im Juli 1429 aber schlossen Verhandlungen, die in Antwerpen zwischen dieser Stadt und Boten Kölns und des Kontors wegen zahlreicher von den Hansen beklagter Mißstände geführt wurden, so unbefriedigend, daß im Auftrag der Hanse das Kontor im August 1430, da Antwerpen weder den Kaufmann bei seinen Privilegien und alten löblichen Gewohnheiten lasse, noch ihm Schadenersatz leiste, den Besuch der Märkte verbot.[4]) Das hatte denn auch wieder schnelle Wirkung. Schon im Herbst bot Antwerpen dem Kontor und Köln neue Verhandlungen an. Ob diese nun im November stattfanden oder nicht, jedenfalls kam Antwerpen der Hanse entgegen und verlieh am 28. März 1431 den hansischen Kaufleuten angesichts des Nutzens, den es aus ihrem Verkehr ziehe, ein achtjähriges Handelsprivileg für ihren Verkehr in der Stadt. Es sicherte darin seine Fürsorge für die Beobachtung des landesherrlichen Privilegs von 1315 zu, garantierte den Kaufleuten den Genuß derselben persönlichen und sachlichen Freiheit, die sie in Antwerpen zur Zeit der Märkte besaßen, für dieselben Zeiträume

---

[1]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 73ff.

[2]) HR. 1. VII n. 383 § 3, 12, 385, 386, vgl. Hans. UB. VI n. 370 u. Anm. 2, S. 203 Anm. 1.

[3]) HR. 1. VII n. 614, VIII n. 558, 559, Hans. UB. VI n. 595, 810 § 7.

[4]) HR. 1. VIII n. 663—665, 712 § 11, Hans. UB. VI n. 809—812, S. 458 Anm. 1, n. 892.

in ganz Brabant, es erneuerte Bestimmungen von 1400 und 1409 über Erleichterung des Verkehrs und der Abgaben und entnahm ersterem Privileg größtenteils auch die Zollsätze, die vier Jahre Giltigkeit haben sollten. Außerdem gestand es dem Kontor Gerichtsbarkeit gegenüber Mitgliedern der Hanse zu, die sich gegen Satzungen der Hanse oder des Kontors vergingen, ausgenommen, wenn die Schuldigen das Recht der Stadt Antwerpen anriefen, das ihnen nach Stadtrecht nicht verweigert werden dürfe; durch diese Einschränkung aber wurde der Wert jener die Exekutivgewalt des Kontors gegenüber den hansischen Kaufleuten in Brabant bedeutend verstärkenden Verleihung stark vermindert.[1]) So gewann Antwerpen den geschätzten Verkehr der Hanse für seine Märkte wieder.

Es war ein großer Vorteil für Antwerpen und zugleich bezeichnend für die inzwischen eingetretenen politischen Verschiebungen in Flandern, daß nach der abermaligen Vereinigung Antwerpens mit Burgund 1430 jene Politik der Niederhaltung der immer stärker aufstrebenden Scheldestadt zugunsten Brügges, unter der sie bis in den Anfang des 15. Jahrhunderts geseufzt hatte, nicht wieder aufgenommen wurde. Die Unruhen, die 1436—1438 Flandern und besonders Brügge zerrütteten, brachten dem Handel Antwerpens einen mächtigen abermaligen Fortschritt. Wieder wandten sich Brügger Kaufleute in nicht kleiner Zahl dorthin. Die Übersiedelung der fremden Kaufleute aus dem rebellischen Brügge nach Antwerpen wurde vom Herzog begünstigt. Aber das Erscheinen venetianischer Schiffe wurde offenbar als etwas ganz Ungewöhnliches empfunden.[2]) Der Bericht des spanischen Ritters Peter Tafur, der 1438 auch die Niederlande besuchte und von dem großen Getriebe des Handels in Antwerpen fast überwältigt war,[3]) spiegelt freilich nicht normale Verhältnisse des Verkehrs wider, denn er sah auch ein großes Stück sonst brüggischen Verkehrs sich dort abspielen. Und nach der Aussöhnung Brügges mit dem Herzog und der Hanse kehrte der größere Teil dieses Verkehrs wieder an seine alte Stätte zurück. Aber ein Teil hatte sich doch in Antwerpen heimisch gemacht und blieb ihm treu. Im Jahre 1444 errichtete die Middelburger Kauf-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 916, Die Bestätigung der Zollvorrechte Utrechts vgl. n. 936 u. Anm. 2.

[2]) Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 211.

[3]) Vgl. A. Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 349.

mannsgilde ihren Stapel in Antwerpen. Den Engländern dort verlieh Herzog Philipp 1446 und 1450 wertvolle, in mancher Hinsicht für das folgende halbe Jahrhundert des englischen Verkehrs besonders in bezug auf Zollbehandlung und Rechtspflege dort grundlegende Freiheiten, und gleichzeitig gewährte Antwerpen selbst 1446 ihnen wichtige Vorrechte.[1]) Erst seitdem gewann der Stapel der Merchant Adventurers in Antwerpen allmählich eine größere Bedeutung.

Für das Verhältnis Antwerpens selbst zum Handel und Verkehr aber gilt dasselbe wie für Brügge. Handel und Schiffahrt in Antwerpen ruhten fast ganz in den Händen der Fremden. Die eingeborene Kaufmannschaft betrieb den Zwischenhandel, das Maklergeschäft zwischen den verschiedenen Nationen der Fremden und zog in anderen Richtungen vom Verkehr derselben Nutzen. So gab es um die Mitte des 15. Jahrhunderts sicher nur wenige Antwerpener Kaufleute, die selbständige Handelsverbindungen ins Ausland hatten, und das Maß eigener Schiffahrt der Bürger war sehr geringfügig.[2])

Auch die Beziehungen der Hanse zu Antwerpen gediehen um so besser, da ihr Verhältnis zu Flandern und Brügge sich alsbald nach 1438 wieder ungünstig genug anließ. Vor allen Dingen mußte Sluys gedemütigt werden. Dieses faßte hohe Pläne, kaufte nach Abschluß des englisch-burgundischen Stillstands viele Schiffe an und wollte durch sie unter Benutzung des wendisch-holländischen Kriegs im westöstlichen Zwischenhandel der Hanse sich festsetzen. Das Kontor, das bereits nach seiner Rückkehr nach Brügge den Hansen den Verkehr mit Sluys verboten hatte, und die Hanse wandten sich mit Ordonnanzen gegen diese Absicht der Sluyser, indem sie den Hansen die Befrachtung dieser Schiffe und das Laden und Löschen derselben in Hansestädten verboten.[3]) Und der Hansetag zu Stralsund im Mai 1442 beschloß unter stillschweigendem Hinweggehen über die gerade eingegangenen Erklärungs- und Entschuldigungsschreiben der Stadt Sluys und des flandrischen Rats in Sachen der Mordtat, daß kein Sluyser eine Hansestadt betreten dürfe so lange, bis Sluys

[1]) Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 9f., II n. 2 u. Note zu n. 23.

[2]) Die Entrüstung von Mertens en Torfs, Antwerpen, III S. 212f. über diese früheren Antwerpener Schriftstellern wohlbekannten Verhältnisse ist unberechtigt.

[3]) HR. 2. II n. 273, 323, 329 § 3 u. var. a, 439 § 27.

der Hanse, den Kaufleuten und den Angehörigen der Ermordeten Genugtuung geleistet habe.[1]) Es war aber den Hansestädten, die über See im Verkehr mit Brügge standen oder sonst enge Handelsbeziehungen zu Sluys hatten, wie etwa Hamburg, erwünscht, daß die Lede sich nun ins Mittel legten und am 27. Oktober 1443 eine Verständigung zwischen Sluys und der Hanse herstellten. Sluys stiftete bei sich zur Sühne der Bluttat eine Kapelle, stellte einen Priester für dieselbe an und zahlte 80 tt grote an die geschädigten Hansen.[2]) Damit war in einer für Sluys überaus milden Form der ärgerliche und langwierige Streit der Hanse mit einem so ungleichwertigen Gegner beigelegt. Auch hierin dürfte Sluys der Rückhalt, den es am Herzog besaß, zustatten gekommen sein.

Waren nun auch die Jahre nach 1438 weder für den allgemeinen Handel Flanderns, noch für den der Hanse mit dem Westen wegen des wendisch-holländischen Kriegs und der holländisch-spanischen Fehde günstig, so konnten die Hansestädte es um so mehr als einen Erfolg ihrer ostfriesischen Politik ansehen, daß dort trotz der in den politischen Verhältnissen eintretenden Veränderungen der Seeraub nicht wieder auflebte. Der Ausbruch des wendisch-holländischen Kriegs bewirkte den Rückzug Hamburgs aus seiner seit 1433 gewonnenen Stellung in Ostfriesland. Schwerlich hatte es überhaupt von Anfang an beabsichtigt, sich dort einen politischen Machtbesitz von Dauer anzuschaffen. Die Unterdrückung des Seeraubs war sein Ziel gewesen. Es durfte hoffen, dieses in den verflossenen Jahren erreicht zu haben. Im Frühjahr 1438 hatte sich eine Anzahl ostfriesischer Häuptlinge, die 1433 das Land hatten räumen müssen und bisher im Münsterischen sich aufgehalten hatten, mit der Bitte um Hilfe gegen Hamburg an Herzog Philipp gewandt und von diesem die Zusicherung von Schutz und Beistand erhalten. Sie waren aber mit ihrer Schar im Oktober 1438, als sie ins Land einfielen, bei Larrelt von dem Emdener Amtmann Hamburgs, Nikolaus Rethel, und seiner Mannschaft sowie den Truppen Edzards von Greetsiil vernichtend geschlagen worden. Dennoch räumte nun Hamburg, dessen Verhältnis zu Groningen und dem Bischof von Münster überdies nach wie vor unsicher war, in Besorgnis vor einem Zusammenstoß mit dem Herzog von Burgund seine Stellung.

---

[1]) HR. 2. II n. 608 § 13, 615, vgl. n. 677.

[2]) HR. 2. III n. 34, 35, 39—43, 94 § 4.

Am 28. Juli 1439 übertrug es Stadt und Burg Emden mit Zubehör den getreuen Edzard und Ulrich Cirksena als seinen Hauptleuten. Nur in Leerort behielt es noch eine eigene Besatzung. Dadurch wurde es auch der kostspieligen Besatzung Emdens ledig und verknüpfte noch mehr als bisher das Interesse des fähigsten und zukunftsreichsten Häuptlingsgeschlechts in Ostfriesland mit seinem eigenen daselbst.[1]) Als 1441 die Cirksenas in einen schweren Kampf mit anderen Häuptlingen verwickelt wurden, kam ihnen Hamburg mit Truppensendungen zu Hilfe. Und der von ihnen gemeinsam abermals errungene Erfolg verbürgte wieder die Ruhe des Landes.[2]) Nach Edzards Tode zeigte sich sein Bruder Ulrich nicht minder zuverlässig und tüchtig. Er und Hamburg wirkten gemeinsam ordnend und Ruhe stiftend. Der hansische Seehandel durfte mit der völligen Verkehrssicherheit vor den friesischen Küsten zufrieden sein.

Auch das Verhältnis der Hanse zu Spanien erfuhr nun endlich eine Regelung. Als der Friedensschluß der Ostseestädte mit Holland 1441 bevorstand, begehrte und erreichte die Hanse, daß die Lede Flanderns sich ernstlich um die Aussöhnung zwischen ihr und Spanien bemühten. Der Erfolg war der Abschluß eines Stillstands am 15. August 1443 zu Brügge, auf Grund dessen die beiderseitigen Verkehrsbeziehungen sich im Laufe des nächsten halben Jahrhunderts ohne längere oder erheblichere Störungen weiterentwickelten.[3])

Noch ehe die Lede diese Gefahr eines neuen Zusammenstoßes mit der Hanse aus dem Wege geräumt hatten, war Brügge mit ihr scharf aneinandergeraten, weil es 1440 über einen hansischen Kaufmann Johann van der Horst sechsjährige Verbannung bei Strafe schimpflichen Todes verhängt hatte. Das war nach hansischer Auffassung eine schwere Verletzung eines hansischen Privilegs, das den Hansen freies Geleit für ihre Person und Güter zusagte. Überdies hatte sich der genannte Horst bereits mit dem von ihm geschädigten Fläminger verglichen. Das Kontor beanspruchte vor allem, um seine Zustimmung zur Verhängung solcher Maßregeln über seine Angehörigen gefragt zu werden. Dem scharfen Protest

---

[1]) Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesland, S. 105.

[2]) HR. 2. II n. 459, Hamb. Kämm. Rechn. II. S. 71, Nirrnheim a. a. O. S. 108ff.

[3]) Vgl. dazu in diesem Buch, II, 3. Kap.

des Kontors schlossen sich Lübeck und die Hanse an. Andererseits aber konnte Brügge unmöglich in eine solche Auslegung des hansischen Privilegs einwilligen, weil es dadurch auf das Recht verzichtete, sich unsauberer Elemente unter den Fremden zu entledigen. Auch die anderen Lede und der Herzog stellten sich im Prinzip auf den Standpunkt Brügges.[1])

Trotzdem ließ das Kontor, als der Herzog zum erstenmal wieder nach dem Aufstand Brügge im Dezember 1440 besuchte, auch auf Bitte der Stadt es natürlich an nichts fehlen, um neben den anderen fremden Nationen in würdiger Weise ihn zu empfangen. In dem Festzug, der den Herzog vor dem Stadttor willkommen hieß, folgten hinter der Geistlichkeit an der Spitze der verschiedenen Nationen der fremden Kaufleute die Hansen, 136 Kaufleute zu Pferde, alle in roten Scharlach gekleidet, mit schwarzen gehäkelten Kapuzen und darüber schwarzen neuen Filzhüten, in ihrer Mitte Meister Hermann Ude, ihr Narr, auf einem Pferd, dessen bis zum Boden herabhängende Decke mit dem Reichswappen geschmückt war, geleitet von zwei Herolden mit dem Reichswappen und gefolgt von vier kleinen Pagen. Den Hansen folgten die anderen Gesellschaften der Kaufleute, ebenfalls beritten und mehr oder minder bunt, pomphaft und kostbar gekleidet, zunächst 48 Spanier, dann 40 Mailänder, 40 Venetianer, 12 Lucchesen, 36 Genuesen, 22 Florentiner, alle ungerechnet ihrer zu Fuß sie begleitenden Diener, dann die Katalonier und Portugiesen. An sie schlossen sich die Brügger Behörden und die herzoglichen Beamten an, dann folgte der Herzog selbst und seine Begleitung. Reichgeschmückte Ehrenpforten überspannten die Straßen Brügges. Starke Musikbanden und Sängerchöre ließen sich „buytermaten lustick ende melodieuselick“ hören. Die hansische Kaufmannschaft hatte drei Brunnenfiguren aufgestellt, die auf recht derbe Weise dem Volk Milch und verschiedene Weine spendeten, und auch durch andere Veranstaltungen für die Schaulust und Fröhlichkeit der Menge in besonders reichlicher Weise gesorgt. Die Herzogin und der burgundische Kanzler wurden von ihr durch reiche Geschenke geehrt. Durch all diesen Aufwand, der sich auf 258 ℔ grote (= 1935 M. lüb.) belief, nutzte das Kontor seiner Stellung sicherlich mehr,

[1]) HR. 2. VII n. 490—492, 494 § 27, II n. 414—416, S. 333 Anm. 1, n. 419 § 2, 3, 439 § 14, 55—57.

als durch ein auffallendes Fernbleiben von diesen Ehrungen des Herzogs.[1])

Aber die Hoffnungen des Kontors auf Bewilligung seiner Wünsche und Befriedigung seiner 1438 noch nicht erledigten Forderungen erfüllten sich gleichwohl nicht. Seine Beschwerden vermehrten sich sogar. Lange Verhandlungen, die es mit den Leden Anfang 1442 über jene und diese führte, waren fruchtlos.[2]) Von Dieppe, Harfleur und anderen Häfen Nordfrankreichs aus machten Seeräuber die flandrischen Gewässer unsicher, hansische Schiffe wurden von ihnen weggenommen. Weder die Lede noch der Herzog machten Anstalten, gemäß der hansischen Privilegien den Geschädigten ihre Güter wiederzuverschaffen und den Räubern zu wehren.[3]) Dabei blieb es mehrere Jahre. Auch die Hanse zeigte keine Neigung, sich ernstlicher mit den Klagen ihres Kontors zu beschäftigen. Auch Untertanen des burgundischen Herzogs beteiligten sich an dem Seeraub; die Räuber waren namentlich „zeer dorstich" nach den wertvollen hansischen Warenladungen, die aus dem Osten nach den Niederlanden gesandt wurden. Und als die Bremer in ihrer Fehde mit den Holländern 1446 ein Schiff des französischen Königs aufgriffen, erhielt der französische Seeraub als eine gegen alle Hansen gerichtete Vergeltungsmaßregel seine Rechtfertigung.[4]) Im Juli 1447 kreuzten nach Angabe des Kontors 20 Piratenschiffe vor den niederländischen Küsten, um die Hansen zu berauben. Fünf preußische Schiffe schlugen sich in dreimaligem Kampf mit vier Seeräuberschiffen, die eine Besatzung von 400 Köpfen hatten, unter beiderseits starken Verlusten an Toten und Verwundeten mannhaft nach dem Zwijn durch.[5])

In Flandern aber kam Mißgriff zu Mißgriff. Eine neue Verordnung Brügges 1446 über den Rheinwein, die den hansischen Privilegien widerstritt, nötigte das Kontor, die Hilfe Kölns und der anderen vornehmlich an diesem Handelszweig beteiligten Rheinstädte

---

[1]) Despars, Chronike van Vlaenderen, III S. 430ff., Lüb. UB. VII n. 852.

[2]) HR. 2. VII n. 494 Eingang u. die Anmerkungen.

[3]) HR. 2. II n. 595, vgl. n. 541, 546, 576, 555 § 3, 587 § 9, 589 § 4.

[4]) HR. 2. III n. 36 u. Anm. 1, 208, 211, 249, 253 § 7, 345 § 43, VII n. 493 § 9—21, 494 § 15, 22, Livl. UB. IX S. 632 Anm. 3, X n. 250, Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 58, 59, 61f., 66.

[5]) HR. 2. III n. 299, 300.

Wesel, Nymwegen und Duisburg anzurufen.[1] Die widerrechtliche Gefangensetzung des Marienburger Großscheffers des deutschen Ordens durch Brügge wegen privater Schulden seines dortigen Faktors 1445 versetzte den Hochmeister in großen Zorn, so daß er die Bernsteinausfuhr nach Brügge verbot, wurde aber erst nach mehr als Jahresfrist trotz der Vorstellungen des Hochmeisters, Lübecks und des Kontors aufgehoben.[2] Die wachsenden Sorgen der Hanse in Flandern waren ein wesentlicher Grund für Lübeck zur Einberufung eines Hansetags für Himmelfahrt 1447 in seinen Mauern. Die höchst stattliche Zahl von 39 Städten aller Gruppen, dazu die drei Kontore zu Bergen, London und Brügge waren vertreten, letzteres wie bei wichtigen Gelegenheiten üblich außer durch einen seiner Klerke durch zwei Älterleute, deren einer, Heinrich Castorp, wohl Vorsteher des wendisch-sächsischen Drittels am Kontor und der nachmals berühmte lübische Bürgermeister war. Die Beschwerden des Brügger Kontors waren im wesentlichen die schon aus den Verhandlungen von 1425 und 1434 bekannten, insbesondere hoben sie noch hervor, daß der Herzog das hansische Privileg der ungehinderten Durchfuhr englischer Tuche nun nicht mehr anerkennen wolle, sodaß das Kontor von dem im Januar 1447 für seine Länder erneuerten Verbot der englischen Tuche nur bis zum 11. November habe Befreiung erlangen können. Jedoch scheint es auch später davon freigeblieben zu sein.[3]

Wie 1434 hielt die Versammlung für nützlich, sich der Unterstützung des Hochmeisters für ihre Maßregeln zu versichern. Sie verband zu dem Zweck wieder die englische mit der flandrischen Angelegenheit, denn in England war die Stellung der Hanse wieder gefährdet. Würde er ihrem Vorgehen gegen Flandern sich anschließen, so wollte sie die Interessen des Ordens und seiner Untertanen England gegenüber nachdrücklich vertreten. Der Hochmeister genehmigte die Teilnahme Danzigs an der geplanten hansischen Gesandtschaft nach Burgund.[4] Das Kontor erklärte sich bereit, die Kosten derselben zu übernehmen.

---

[1] HR. 2. III n. 244.

[2] HR. 2. III. S. 143 Anm. 3, n. 253 § 4, 345 § 59.

[3] HR. 2. III n. 299, vgl. VII n. 494 § 46 u. dieselben Paragraphen der drei folg. Nummern. Vgl. n. 518 § 4, 6.

[4] HR. 2. III n. 318 § 2, 3, 319 § 2, 4, 5, 322.

Überaus wichtige und folgenreiche Beschlüsse aber faßte die Versammlung nach einer anderen Seite hin. Sie beschloß die Verpflichtung zur Entrichtung des Schosses, der üblichen Abgabe der hansischen Kaufleute in Flandern ans Kontor, auf die Nachbargebiete Flanderns, Brabant, Seeland und Holland, auszudehnen, wo der Verkehr der Hansen während des letzten halben Jahrhunderts allmählich immer mehr zugenommen hatte. Und ferner beschloß sie — der Gedanke und Versuche, ihn durchzuführen, waren bereits älter — den Stapel in Brügge so, wie er seit alters herkömmlich gewesen, als Stapelung bestimmter hansischer Waren einerseits, der niederländischen Tuche andererseits wieder herzustellen, und erließ entsprechende Verordnungen. Sie wollte dadurch vor allen Dingen die alte kommerzielle Zentralstellung Brügges in den Niederlanden, die bereits erheblich vermindert war durch die Fortschritte nichtflandrischer niederländischer Verkehrsplätze, erneuern. Sie hoffte, auf diese Weise den Interessen ihres eigenen Verkehrs mit den Niederlanden am besten zu dienen und auch ihre eigene politisch-kommerzielle Machtstellung Flandern gegenüber wieder zu heben.[1])

Nachdem die Einheit der Hanse für die beabsichtigte diplomatische Aktion gegen Flandern hergestellt war, eilte Lübeck trotz der Bitten des Hochmeisters und seiner Städte, zunächst den Ausfall der von ihnen nach England geschickten Gesandtschaft abzuwarten, die Boten nach Flandern abzufertigen. Vom Kontor nach alter Gewohnheit eingeholt, trafen Ende Oktober und Anfang November 1447 die Boten der vier vom Hansetag dazu beauftragten Städte mit ihrer Begleitung, von Köln der Rentmeister Godert van dem Wasservaß und Magister Johann van Berck, von Lübeck Bürgermeister Wilhelm van Calven und der dortige Domdekan Dr. Arnold Westfal, von Hamburg Bürgermeister Heinrich Koting und der Stadtschreiber Johann Rotgers und von Danzig der Ratsherr Arnd van Telgeten, in Brügge ein und erhielten im Hause des Anthoniis Bonen Quartier.[2]) Messen ließ das Kontor halten, daß der Herr die Tätigkeit der Gesandten erfolgreich enden lassen möge. Nicht weniger als $5^1/_2$ Monate waren sie in Flandern tätig. Dennoch war der Ausgang ihrer mühevollen Verhandlungen mit

---

[1]) Das Nähere über Schoß u. Stapel vgl. in diesem Buch, II, 5. Kap.

[2]) HR. 2. III n. 345 § 1—3, vgl. 340—343, 371 § 1.

den Leden ein fast vollständiger Mißerfolg. Die hansischen Forderungen, die erledigt, die Zugeständnisse, die von Brügge gemacht wurden, waren meist von geringfügiger Bedeutung. Aber die Verhandlungen warfen manche interessanten Streiflichter auf allgemeine Handelsverhältnisse.

Die Hanse klagte sehr über die mannigfaltigen Verfälschungen von Südwaren, wie Öl, Rosinen, Datteln, Feigen, Mandeln, Spezereien, die in Brügge vorgenommen würden, und erklärte dies für einen wichtigen Grund, daß viele Hansen diese Artikel statt in Brügge in Frankfurt am Main einkauften, wo sie ihnen besser geliefert würden.[1] Die Hanse beschuldigte die Brügger Bürger der Ringbildungen, um den Verkauf von Alaun, Gewürzen und anderen Waren auf ihrem Markt zu monopolisieren und die Preise dann nach Belieben festzusetzen. Dagegen machte Brügge geltend, daß auch den Kaufleuten der anderen bei ihm verkehrenden Nationen solche Geschäftsformen nicht fremd seien, und wies auf die Stellung des Hochmeisters zum Bernstein, der Engländer zur Wolle, der Hanse zum Tuchhandel hin. Die Lede schlugen daher die Abschaffung aller solcher dem gleichmäßigen Gang des Handels schädlichen Vereinigungen vor, weil sie „een sake jeghen god, redene und alle recht" seien.[2] Als aber die Lede die von der Hanse beklagten Mißstände in der Preisgestaltung der Südwaren den Lombarden zuschieben wollten, die sie von den Türken holten, wiesen die Hansen nachdrücklich darauf hin, daß es Brügger seien, die mit Lombarden namentlich für den Absatz des Alauns Ringe bildeten, den man in Westdeutschland besonders, aber auch in anderen Hansestädten nicht entbehren könne. Jene hätten miteinander verabredet, nur eine bestimmte Menge Alaun jährlich abzugeben, und die lombardischen Kaufleute sich verpflichtet, allen Alaun nur an diese Brügger Kaufleute abzuführen; die Folge sei, daß der Alaunpreis gegen früher verdreifacht sei.[3] Aber damit erhob die Hanse gegen die Brügger Kaufmannschaft zum Teil wenigstens ungerechtfertigte Beschuldigungen. Denn die von ihr beklagte Preissteigerung der verschiedenen Waren entsprang einerseits der Finanzpolitik der

[1]) HR. 2. III n. 345 § 56—58, VII n. 494 § 39, 503, 508.

[2]) HR. 2. III n. 345 § 59, 60, VII n. 494 § 40, 495 § 40, 500 § 30, 501 § 22.

[3]) HR. 2. VII n. 518 § 29, vgl. von Below, Großhändler u. Kleinhändler i. Mittelalter, i. Jahrb. f. Nationalök. u. Statist. 3. Folge, 20 S. 10f.

ägyptischen Sultane, die immer rücksichtsloser die als Welthandelsplatz zwischen Morgen- und Abendland damals einzige Stellung Alexandrias ausbeuteten. Dies hatte das Abendland schon seit den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts an dem unablässigen Preisaufschlag mancher Südwaren, so besonders des so beliebten Pfeffers, schmerzlich spüren können. Andererseits war es die Ausbreitung der türkischen Herrschaft in Vorderasien und der Balkanhalbinsel und der mit ihr Hand in Hand gehende Steuerdruck, der dem Abendland namentlich in der schweren Verteuerung gerade des von den Genuesen monopolisierten Alauns fühlbar wurde. In der Folge aber waren es auch die türkischen Seeräubereien, die den Galeerenverkehr der Italiener nach dem Orient in zunehmendem Maß unsicher machten und ungünstig auf den Preis der asiatischen Waren im europäischen Verkehr einwirkten.[1])

Zahlreiche andere hansische Klagen aber, und besonders die Punkte von prinzipieller Wichtigkeit, so auch der, ob Flandern das Recht habe, hansische Kaufleute zu verbannen, fanden keine oder nur unzureichende Erledigung. Daher ignorierten die hansischen Boten die ihnen überreichten Klagen der Fläminger überhaupt. Diese enthalten aber handelsgeschichtlich um so wertvollere und interessantere Angaben, als sie eins der nicht sonderlich zahlreichen Gegenstücke zu den mannigfachen aus allen Zeiten erhaltenen hansischen Klageschriften sind.

Die Fläminger beschwerten sich u. a. über die Statuten und Ordonnanzen der Hanse, weil sie den Handel seiner Freiheit beraubten, ihn unter Zwang stellten, über die Kleinheit der Fässer, in denen die Asche, ein Ausfuhrartikel besonders Preußens, eingeführt wurde, deren jährlichen Einfuhrwert sie auf etwa 10 000 ℔ grote (= 75 000 M. lüb.) berechneten.[2]) Sie klagten über Betrügereien an den Teerfässern sowie beim Rheinwein durch Mischung, Verfälschung, Präparierung u. a. m., über die Minderwertigkeit ausgeschmolzenen Silbers, als dessen Hauptherkunftsplätze, wie sonst auch, Magdeburg, Breslau und Krakau erscheinen, und das demnach in den Karpathen gewonnen wurde.[3]) Sie erhoben Vorwürfe

[1]) Heyd, Levantehandel, II S. 474ff., vgl. Daenell, Ostseeverkehr, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 6.

[2]) HR. 2. VII n. 505 § 3.

[3]) HR. 2. VII n. 505 § 8, 506 § 8.

gegen Hamburg wegen der Verschlechterung seines Biers in letzter Zeit, dessen geringere Dauerhaftigkeit die Hansen jedoch mit den schlechten Ernten der letzten Jahre entschuldigten, die allerdings für große Teile Deutschlands in den Jahren 1445 und besonders 1446 bezeugt sind,[1]) über Betrügereien in der Packung der Pelzwerksorten in erster Linie gegen Lübeck, wo der hansische Pelzhandel seinen Hauptsitz hatte. Sehr erbittert waren die Fläminger auf das Brügger Kontor, weil es viel Pelzwerk nach Nantes und Rochelle versende und dort zum Nachteil des Brügger Stapels neue Niederlagen dafür einrichte, sowie auf Lübeck, weil es entgegen dem Handelsinteresse Flanderns seit einigen Jahren Pelzwerk nach Genua und Venedig senden lasse, obwohl Brügge doch dafür der Stapel sei und die Italiener dort auch bisher ihr Pelzwerk geholt hätten. Die Boten gaben zu, daß hansische Kaufleute nach Frankfurt und Venedig verkehrten, bestritten aber, daß dies nach Genua der Fall sei, übrigens hätten die unruhigen Zeiten in Flandern sehr dazu beigetragen, vielen hansischen Kaufleuten den Besuch des Landes zu verleiden.[2])

Dennoch hätten die Verhandlungen in anderer Richtung Nutzen stiften können, wenn die Hanse aus ihnen nur die richtigen Lehren gezogen hätte. Denn sie waren sehr wohl geeignet, Illusionen zu zerstören, denen man in hansischen Kreisen und gerade in den führenden nachhing. Diese glaubten noch an den Fortbestand des alten Gleichgewichts zwischen der Macht des Landesherrn und der Lede in Flandern, wie es in den hansischen Freibriefen des Jahres 1360 ausgeprägt war. Sie sahen nicht ein, daß schon der herzogliche Freibrief von 1392 den Leden nur noch eine Beihilfe zur Aufrechterhaltung der hansischen Privilegien zugestand. Das war der Hauptpunkt, über den jetzt zwischen den Leden und den hansischen Boten hin und her gestritten wurde. Die Lede gestanden es deutlich genug ein, daß sie von ihren Landesherren im letzten halben Jahrhundert politisch weit überflügelt worden waren. Deshalb

[1]) HR. 2. VII n. 505 § 11; schon 1442 war für Niederdeutschland ein böses Jahr gewesen. Vgl. für die oben gen. Jahre Meibom, Script rer. German. II S. 260 (1446), Städtechroniken 13, S. 192 (Köln 1445), 20 S. 82 (Stift Münster 1446), Münstersche Gesch. Qu. I, S. 252 (1446), Osnabrücker Gesch. Qu. II, S. 169 (1446). Hamburg machte 1445 Getreideankäufe in Preußen und lagerte dieselben in dem neuen Getreidelagerhaus, vgl. Koppmann, Kämmereirechn. II S. 76.

[2]) HR. 2. VII n. 505 § 4—6, 506 § 5.

aber, und darin war das negative Ergebnis der Verhandlungen in erster Linie begründet, konnten sie auf die meisten hansischen Beschwerden, diejenigen, die sich gegen die Willkürlichkeiten herzoglicher Beamten, gegen Mängel der Justiz, gegen Schädigungen durch Seeräuber in flandrischen Gewässern u. a. richteten, nur erwidern, daß diese allein vom Herzog, nicht aber von ihnen, wie die Hansen beharrlich verlangten, erledigt werden könnten, und ihnen nur die Befürwortung derselben beim Herzog anbieten.[1])

Zu solcher jedoch kam es zunächst nicht, da gerade die Beziehungen der Lede zum Herzog nicht günstig waren. Gent war mit ihm wegen einer allgemeinen Salzsteuer, deren Einführung er 1447 geplant hatte, um von den jedesmaligen Bedebewilligungen der Stände unabhängig zu werden, hart zusammengestoßen; der Genter Krieg, der wenige Jahre später ausbrach, warf seine Schatten voraus.[2]) Die hansischen Boten aber verschmähten es wie 1438 gemäß der politischen Auffassung der Hanse überhaupt, sich mit dem Herzog selbst in Verbindung zu setzen. Sie wollten keinen Präzedenzfall schaffen, auf Grund dessen die Lede künftig desto gewisser sich der von der Hanse festgehaltenen Auffassung entziehen und alle Klagen an den Herzog verweisen möchten.[3]) So schieden die Boten Mitte April 1448 aus Flandern, nachdem schon im Anfang des Jahres die preußische Gesandtschaft ohne jedes Ergebnis aus England heimgekehrt war. Sie drohten den Leden, daß der hansische Kaufmann, wenn sie nicht energisch für seine Privilegien einträten, nicht im Lande bleiben werde, und übertrugen dem Kontor die Fortführung der Verhandlungen mit Brügge. Das Kontor aber wandte sich um Hilfe in seiner fortdauernden Notlage an Lübeck, denn nur dieses habe die Macht, den Kaufmann zu schirmen.[4])

Jedoch trotz der Drohung der Hanseboten blieb das Entgegenkommen Brügges unzureichend. Die Klagen des Kontors über anhaltende Verschlechterung seiner Lage und Nichtachtung seiner

---

[1]) HR. 2. III n. 345 § 28, vgl. § 23, 27, VII n. 494 § 22, 23, n. 495 § 14, 496 § 3, 14, 23, 497 § 2, 5, 7, 14, 23, 500 A u. § 1, B passim. Stein, Die Burgunderherzöge und die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 21, 22.

[2]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 422f.

[3]) HR. 2. III n. 348.

[4]) HR. 2. III n. 358.

Privilegien dauerten 1449 und 1450 fort.[1]) Die Hanse aber scheute sich, die Konsequenzen für ihr Verhalten daraus zu ziehen. Der hansische Osten war mit dem Abbruch des Verkehrs mit Flandern nicht einverstanden. Der Orden wünschte sich die Freundschaft der Herrscher der Westmächte wegen der Schwierigkeiten seines Verhältnisses zu Polen nicht zu entfremden. Den leitenden Städten des Bundes aber schien eine solche Herausforderung des Herzogs unzeitgemäß, da zwischen Nürnberg und den oberdeutschen Fürsten und Herren eine große Fehde ausgebrochen war, die auch in den fürstlichen und ritterlichen Kreisen Mittel- und Niederdeutschlands eine Gärung gegen die Städte hervorgerufen hatte.

So eröffnete die Hanse nun doch Verhandlungen mit dem Herzog selbst. Und diese führten im Dezember 1449 in Brügge allerdings zu aussichtsreichen Zugeständnissen des Herzogs.[2]) Von Einfluß auf sein Verhalten war außer der Besorgnis vor der angedrohten Einstellung des hansischen Verkehrs sicher auch das Verhältnis beider Mächte zu England. Denn während zwischen den burgundischen und englischen Unterhändlern in Brügge erfolglos verhandelt war, hatte die hansische Gesandtschaft mit diesen am 2. November ein Abkommen erzielt, das die Fortdauer des hansisch-englischen Verkehrs im kommenden Jahr gewährleistete. Die Hoffnung des Herzogs, daß die Hanse die im Mai erfolgte Wegnahme einer großen Baienflotte durch die Engländer mit feindlichen Maßregeln gegen England beantworten und dadurch seine eigene Politik unterstützen werde, war fehlgeschlagen.[3])

Aber auch die Hoffnung, welche die Hanse auf die herzoglichen Zusagen gesetzt hatte, erwies sich schnell als ganz eitel. Und nun mußte sie den Gedanken der Stapelverlegung in ernstliche Erwägung ziehen. Aber auf dem Hansetag zu Lübeck im September 1450 begehrten die preußischen Boten zuvor zu wissen, wohin der Stapel verlegt werden solle, und begründeten ihre Anfrage damit, daß ihre Angehörigen mit schweren Waren, Massengütern, handelten, ihre Reederei daher große und tiefgehende Schiffe bevorzuge, für die nicht alle Häfen der Niederlande bequem und zugänglich seien.

---

[1]) HR. 2. III n. 367, VII n. 504, vgl. mit 502; n. 485, 493, 613, 614.

[2]) HR. 2. III n. 537, 538, 546 § 1, 2, 14, 15, 564, 565, vgl. 544, 551, 583 § 3, 576, S. 429 Anm. 2 § 5, VII n. 518, 519, 520 § 3.

[3]) Vgl. darüber in diesem Buch, II, 4. Kap.

Sie waren nicht bevollmächtigt zur Einwilligung in eine Verlegung des Stapels.[1]) Jedoch die Versammlung beschloß, das Programm des Vorgehens gegen Flandern festzustellen und den darüber vereinbarten Rezeß strengstens geheim zu halten. Duldendes Ausharren bedeutete nach ihrer Meinung den schweigenden Verzicht auf die Privilegien überhaupt. Die völlige Einstellung des Handels mußte den nichthansischen Konkurrenten der Hanse in die Hände arbeiten. Da schien das altbewährte Mittel der Verlegung des Stapels von Brügge in eine andere Stadt der Niederlande am wirksamsten, um eine gründliche Besserung im Verhalten Flanderns und des Herzogs zur Hanse herbeizuführen. Die hansische Kaufmannschaft sollte zum nächsten Pfingstmarkt mit allen Gütern nach Antwerpen ziehen, nach dessen Schluß aber nicht zurück nach Brügge, sondern nach Deventer übersiedeln und dort die endgiltige Entscheidung der Hanse über ihr ferneres Verbleiben abwarten. Jeder direkte und indirekte Verkehr sollte entsprechend den Sperrordonnanzen von 1358 und 1388 eingestellt und dieser Rezeß im Juni 1451 in allen Hansestädten verkündet und vom 13. Juli an befolgt werden.[2])

Das scheint nun aber, da die Hanse doch ihre Kaufleute insgeheim warnen mußte, damit sie ihre Geschäfte in Flandern rechtzeitig abwickelten, zur Folge gehabt zu haben, daß während des noch bleibenden Verkehrszeitraumes der Handel gewaltig zunahm. Die Ostseestädte warfen noch möglichst viel Wachs, Pelzwerk und andere Güter auf den flandrischen Markt und versahen sich reichlich mit Tuch.[3])

In Preußen aber erhob sich Widerspruch gegen den beabsichtigten Abbruch des Verkehrs mit Flandern. Die preußischen Städte und auf Grund ihres Gutachtens der Hochmeister wünschten, daß die Stapelverlegung nicht eher erfolge, als bis zwischen der Hanse und England ein besseres Verhältnis wiederhergestellt und der Stillstand zwischen den Holländern und den wendischen Städten, der im selben Jahr 1451 ablief, verlängert sei. Zudem machte der Hochmeister die Hanse auf die veränderten politischen Verhältnisse der Niederlande aufmerksam, denn da alle niederen Lande jetzt

[1]) HR. 2. III n. 653 § 4, 636 § 1—3, 645.
[2]) HR. 2. III n. 650.
[3]) Hans. UB. VIII n. 150 § 6.

einem einzigen Herrn gehorchten, sei eine Stapelverlegung viel schwerer durchzuführen als in früheren Zeiten und werde ihre Wirkung verfehlen, wenn sie innerhalb des burgundischen Reichs erfolge; jeder Platz außerhalb desselben aber sei unbequem und schädigend für die preußische und livländische Schiffahrt.[1]) Hochmeister Ludwig von Erlichshausen besaß also klares Verständnis für die tatsächliche Veränderung aller alten politischen Grundlagen, die früher den hansischen Machtbau in den Niederlanden getragen hatten. Lübeck und seinem Anhang fehlte dies Verständnis, wie ja auch ihre Verhandlungen mit den Leden ergeben hatten. Fürstliche Politik sah in dieser Frage schärfer als städtische.

Demgemäß waren die preußischen Boten, die mit den anderen hansischen zusammen im Mai und Juni 1451 in Utrecht zu Verhandlungen mit England sich vereinigten, wieder unbevollmächtigt. Aber die anderen gingen darüber hinweg und genehmigten den zu Lübeck im vergangenen September festgestellten geheimen Rezeß. Am 4. Juli wurde der Abbruch des hansischen Verkehrs mit Flandern der Bevölkerung der Niederlande und wohl auch den in Brügge residierenden fremden Nationen durch die Hanse verkündet.[2]) Die hansische Kaufmannschaft siedelte von Antwerpen nach Deventer und Kampen, wie die Hanseboten zu Utrecht beschlossen hatten, also außerhalb Burgunds über, um dort bis auf weiteres den Stapel zu halten. Ohne Zweifel war der Entschluß der Stapelverlegung der Hanse schwergefallen. Aber unter den möglichen Mitteln schien ihr dieses altbewährte den Vorzug zu verdienen. Sieben Jahre später, als sie den Stapel nach Brügge zurückverlegte, besaß sie volle Klarheit über den Wert oder Unwert künftiger Handelssperren gegen Flandern.

2. Die letzte hansische Verkehrssperre gegen Flandern 1451—1457. Die Hanse und Holland 1441—1461.

Die Hanse befolgte den besonnenen Rat des Hochmeisters nicht. Sie verlegte ihren Stapel nach Deventer, in eine Stadt des Bistums

[1]) HR. 2. III n. 693 § 2, 694 § 4—7, 695 § 4, 711 § 3.

[2]) HR. 2. III n. 710, 711, 721, 722, 725, IV n. 8, Hans. UB. VIII n. 64 u. Anm. 1, n. 1259 § 2, 4.

Utrecht; sie verbot aber nicht, wie es konsequent gewesen wäre, den Verkehr mit den ganzen burgundischen Landen, sondern nur mit Flandern. Sie schloß insbesondere alle in Flandern erzeugten Waren, namentlich das Tuch, vom hansischen Handel aus, „wente man de Flamynge nerne mede beth dwynghen kan, denne darmede alleyne.“

Der Hochmeister hielt mit seinen Bedenken wegen der Örtlichkeit des hansischen Stapelverkehrs nicht zurück. Deventer, Utrecht, Kampen und andere Häfen seien wegen ihrer ungünstigen Wasserverhältnisse für die Schiffahrt seiner Untertanen ungeeignet und in diese Städte würden auch trotz des hansischen Stapels die anderen Fremden des europäischen Südens und Südwestens, die zur Förderung der allgemeinen Kaufmannschaft durchaus notwendig seien, nicht kommen. Er begehrte von Lübeck die Verlegung des Kontors nach Antwerpen, Bergen op Zoom oder allenfalls auch Middelburg, um die hansische Verkehrssperre genehmigen und den Rezeß gegen Flandern seinen Untertanen zur Befolgung verkünden zu können. Danzig aber forderte auch Köln auf, sich mit entsprechenden Vorstellungen an Lübeck zu wenden.[1] Der hansische Osten hoffte mit gutem Grund beim hansischen Westen Unterstützung gegen die Verkehrspolitik Lübecks und seines Anhangs zu finden.

Denn auch Köln verkündete den Rezeß seinen Bürgern nicht, begehrte vielmehr vom Kontor, die Ausführung desselben zu vertagen, bis man die endgiltige Entscheidung der östlichen Hansegruppen kenne. Seine Bürger gingen ihren Geschäften, insbesondere dem Weinverkauf, nach wie vor in Flandern nach. Das hansische Kontor zu Deventer war in ihren Augen nur der „Oestersse koufman“.[2] Dem Hochmeister schlug Köln einen Hansetag, wenn nötig mit Übergehung Lübecks, vor, um die flandrische Angelegenheit in einer den Interessen des hansischen Westens und Ostens genügenden Weise zu ordnen.[3] Die Opposition Kölns entsprang vornehmlich der Erbitterung über die von Lübeck gegen England befolgte Politik. Aber Lübeck ging zum guten Teil wohl nur

[1]) HR. 2. III n. 724, 728, IV n. 3, 4 § 1, 5 § 2, 3, n. 6, 16, 19—21, vgl. n. 50 § 1, 4, 5, 51 § 1, 2, 52.

[2]) HR. 2. IV n. 8, 26—28, 30—32, 38, Hans. UB. VIII n. 94, 150 § 2.

[3]) HR. 2. IV n. 29, 33, 37—41, 44, 46, 47 § 1—3, VII n. 527 A § 1—3 Hans. UB. VIII n. 98 u. Anm. 3.

deshalb so scharf gegen England vor, um den hansischen Osten und Westen durch die Infragestellung ihres wichtigen Verkehrs mit England zur Nachgiebigkeit gegen seine Wünsche in der flandrischen Frage zu nötigen.

Von Osten und Westen durch Vorstellungen bestürmt und durch Widersetzlichkeit bedroht, gab Lübeck einem Wunsche der süderseeischen Städte nach und berief zum 2. Februar 1452 einen Hansetag zu sich. Scharf aber protestierte es zugleich gegen den fortgesetzten rezeßwidrigen Verkehr der Preußen nach der Wielinge, den der Hochmeister bis auf weiteres gestattet hatte.[1]) In der englischen Frage aber jetzt Nachgiebigkeit zu zeigen, lag ihm durchaus fern. Deshalb widerrief Köln die schon in Aussicht gestellte Besendung des Tags und forderte die Vertreter der anderen Städte, insbesondere die preußischen, auf, der weiteren Vergewaltigung ihrer gemeinschaftlichen Interessen durch Lübeck Einhalt zu tun und unbeirrt diese auch ohne Lübeck im Notfall wahrzunehmen.[2]) Lübeck durfte den inneren Zwiespalt nicht auf die Spitze treiben. Es isolierte darum den Widerstand Kölns, indem es auf der Februarversammlung in der flandrischen Frage den preußischen Wünschen weit entgegenkam. Von Antwerpen und Bergen op Zoom, aber auch Middelburg sollte das Kontor hinreichende Sicherheiten und Privilegien für eine Verlegung des hansischen Stapels dorthin zu erlangen suchen, die kostbaren Güter, die Stapelwaren, sollten dann nach dem Aufenthaltsort des Kontors gebracht werden müssen, alle Ventegüter, wie Pech, Holz, Teer, Asche, Korn, Flachs, Hanf u. a., auch nach Middelburg und Amsterdam geführt werden dürfen. Kein Mitglied der Hanse aber sollte seine Güter zum Vertrieb an Nichthansen senden. Auch die vom Hochmeister und seinen Städten gewünschte Fahrt nach der Wielinge wurde gestattet. Andere Bestimmungen des flandrischen Rezesses erfuhren eine Milderung. Um die Fortsetzung verbotenen Handels möglichst einzuschränken, wurde den hansischen Kaufleuten das Lagerhalten und der Handel mit Pelzwerk, Silber, Gold u. a. Waren in Mecheln und brabantischen Städten verboten. Für den Rheinwein sollten Antwerpen und Dordrecht oder, wenn es dort nicht angängig sei, Utrecht Stapelmarkt sein u. a.[3]) Gegen den rezeßwidrigen Handel, wie er

[1]) HR. 2. IV n. 23, 45, 49, vgl. n. 19—21, VII n. 527 B § 1, 2.
[2]) HR. 2. IV n. 45, 54, 57—60.
[3]) HR. 2. IV n. 63 § 13, 12, 16, 18, 7, 5 u. a.

auf der großen Landstraße zwischen Flandern und dem Osten mit flämischem Gut von hansischen, besonders westfälischen Kaufleuten getrieben wurde, richtete die Versammlung ihre Mahnungen an die westfälischen Städte, an Köln, Braunschweig, Magdeburg, die märkischen Städte, Breslau und Krakau. Auch den süderseeischen Städten warf das Kontor Durchstechereien vor.[1])

Die Fortdauer solcher hing großenteils von der Haltung der einzelnen Städte zur hansischen Ordonnanz gegen Flandern ab. Der Hochmeister und seine Städte genehmigten die Beschlüsse der Lübecker Februartagfahrt alsbald. Braunschweig, Hannover, Buxtehude, Stade u. a. versicherten, die Ordonnanz beobachten zu wollen.[2]) Selbst Utrecht warnte seine Kaufleute vor der Einfuhr flämischer Güter in die Hansestädte, trotzdem seine Bitte um Aufnahme in die Hanse im Juni 1451 nicht bewilligt worden war.[3]) Die süderseeischen und rheinischen Städte, mit Ausnahme natürlich von Deventer, erklärten wie früher schon die Ordonnanz für zu streng und drückend und beharrten auf der Forderung der Berufung eines allgemeinen Hansetags, auch um der Beziehungen zu England willen.[4]) Köln forderte über die Lübecker Februarbeschlüsse im Mai 1452 von seiner Kaufmannschaft ein Gutachten ein. Und darin kamen die Anschauungen dieser sehr charakteristisch zutage. Von dem Weinstapel zu Dordrecht wollte sie nichts wissen, denn die Kölner Kaufmannschaft habe nie, weder für ihren Wein, noch für ihre anderen Waren einen besonderen Stapel gekannt, sondern seit alters ihr Gut nach Belieben überall hingeführt. Scharf hob sie den Unterschied in ihrer eigenen Stellung und derjenigen der östlichen Hansestädte zum flandrischen Handel hervor, denn diese könnten eine Handelssperre durchführen, ohne daß inzwischen andere ihren Verkehr an sich rissen — dem widersprach freilich der Verlauf der Sperre —, wenn aber die Kölner den Handel einstellten, fänden sich genug Nichthansen, um ihn zu übernehmen, ohne daß Köln sie daran hindern könne. Denn es sei unmöglich,

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 9, 10, n. 64, Hans. UB. VIII n. 135.

[2]) HR. 2. IV n. 78 § 1, Hans. UB. VIII S. 104 Anm. 3.

[3]) Hans. UB. VIII n. 186—188, S. 137 Anm. 1, 2. Zur Kontrolle der Waren vgl. n. 732, 156 u. Anm. 1, 276, 306, 318, 348, 519; n. 324, Lüb. UB. IX n. 149, 169, 184, HR. 2. IV n. 151, 196 § 35.

[4]) HR. 2. IV n. 68, S. 59, n. 84—90, 94, Hans. UB. VIII n. 152 u. die Anm., S. 116 Anm. 2.

nach der Landseite Flandern ebenso abzusperren wie nach der Seeseite. Insbesondere fürchtete die Kölner Kaufmannschaft eine Konkurrenz der Oberdeutschen, der Nürnberger, Schwaben u. a., und schon vor etlichen Monaten hatte Köln die Hanse auf diese Gefahr hingewiesen. Die Kölner klagten denn auch, daß diese Fremden schon jetzt den Flämingern Elsässerwein und andere Waren zuführten und Orientwaren, Alaun u. a. von Flandern holten, während sonst sie selbst diesen Handel besorgt hätten. Nach diesen und anderen Ausführungen seiner Kaufleute konnte die Antwort Kölns auf den letzten Lübecker Rezeß nur ablehnend sein. Die rheinischen Städte insgesamt aber begehrten, daß das Kontor die Inkraftsetzung der Ordonnanz gegen Flandern bis zum Herbst 1452 vertage.[1])

Die scharfe Kontrolle, die das Kontor und die Seestädte gegenüber der Einfuhr niederländischer Tuche handhabten, machte es im Zweifelsfalle für westliche Industriestädte nötig, ihre Nichtzugehörigkeit zu Flandern zu erweisen.[2]) Schnell erfuhr durch die hansische Tuchsperre die Tuchindustrie in den Nachbargebieten Flanderns eine beträchtliche Belebung. Namentlich der holländischen verhalf sie wieder zur Blüte. Die Tuchweberei in Wesel, die zwar schon für das 14. Jahrhundert bezeugt ist, wurde 1452 durch die Stadt neugeordnet und gekräftigt. Im selben Jahre ließ Duisburg drei Weber aus Naarden in Holland kommen, um bei sich ein Wollamt zu begründen. Auch die Osnabrücker Lakenindustrie hob sich anscheinend. Erklärlicherweise stand die Hanse unter den vorliegenden Verhältnissen der Vermehrung der nichtflandrischen Tuchmanufaktur wohlwollend gegenüber.[3]) Der englische Tuchexport nach der Ostsee wäre noch viel größer in dieser Zeit gewesen, wenn nicht Lübeck und Dänemark jahrelang wegen ihrer Feindschaft gegen England die Ein- und Durchfuhr seiner Tuche bei sich verboten hätten.[4])

Flandern bemerkte mit Besorgnis die Förderung, welche in

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 150, HR. 2. IV n. 57, 99.

[2]) Hans. UB. VIII n. 151, HR. 2. IV n. 63 § 14. Zertifikate des Kontors über die Herkunft von Tuchen vgl. Hans. UB. VIII n. 147, 211, 248 u. Anm. 1.

[3]) Stein I. Hans. UB. VIII n. 151 Bemerkung, n. 260 u. Anm. 1, Liesegang, Niederrheinisches Städtewesen (Gierke, Untersuchungen 52) S. 639 ff., HR. 2. IV n. 63 § 8.

[4]) Vgl. später in diesem Buch, II, 4. u. 5. Kap.

erster Linie die nördlichen Niederlande nicht bloß in ihrer Tuchindustrie, sondern auch in der Frequenz ihrer Häfen u. a. durch die hansische Sperre und Stapelverlegung erfuhren.[1] Es hatte von Anfang an befürchtet, daß überhaupt eine Verlegung des hansischen Kontors nach Holland erfolgen könne, wo Dordrecht auch diesmal die Hansen durch günstige Bedingungen an sich zu ziehen versucht hatte. Die Lede hatten daher Deputierte an den Herzog gesandt, und Brügge hatte einflußreiche Hofleute gewonnen, um ein Verbot der Verlegung des hansischen Stapels nach Holland und Gegenmaßregeln gegen die hansische Verkehrssperre von ihm zu erwirken.[2] Andererseits hatte der Graf von St. Pol, der als Inhaber des Zolls zu Brügge finanziell stark an der Rückkehr der hansischen Kaufmannschaft interessiert war, Lübeck seine Vermittlung bei Verhandlungen zwischen der Hanse und den Leden angetragen. Aber die Hansestädte nahmen sein Anerbieten kühl und zurückhaltend auf, denn bei der gegenwärtigen inneren Lage des Landes glaubten sie an eine schnelle Wiederherstellung ihres Friedens mit Flandern nicht.[3]

Denn in Gent hatte das Volk nach dem Bruch mit dem Herzog die Herrschaft an sich gerissen und wütete gegen die Anhänger der alten Ordnung und des Herzogs. Es machte sich aber auch zum Wortführer allgemeiner flandrischer Handelsinteressen. Es beschwerte sich u. a., daß die Hansen durch unrechtmäßige Abgaben vom hamburgischen und osterschen Bier in Sluys bedrückt worden seien, daß der Herzog und die Lede untätig den Seeraub vor der flandrischen Küste duldeten, wodurch der Seeverkehr von Flandern verscheucht und nach Antwerpen und anderen Orten gedrängt werde. Es maß der burgundischen Verwaltung die Schuld am Abzug der Osterlinge aus Flandern bei, durch den das nationale Handelsleben den allerschwersten Schaden genommen habe. Und auf die darauf geäußerte allzu geringschätzige Meinung des Herzogs, daß die Hansen sich nur mit Pelzhandel und sonst mit nichts anderem im Unterschied von den Spaniern, Portugiesen, Bretonen und den Kaufleuten anderer Nationen in Flandern beschäftigten, bemerkte es berichtigend, daß der Verkehr der Hansen den Handel

---

[1]) Vgl. darüber später in diesem Kapitel.

[2]) HR. 2. IV n. 8, 9, 41, 76, Hans. UB. VIII n. 64, 112.

[3]) HR. 2. IV n. 63 § 4, Hans. UB. VIII S. 143 Anm. 3.

ganz außerordentlich vermehre, wie auch daraus hervorgehe, daß ganz Flandern ihre schnelle Rückkehr wünsche.[1])

Der Ausbruch des offenen Kriegs zwischen Gent und dem Herzog im April 1452, dem auch Vermittlungsversuche der mit Verlusten bedrohten fremden Kaufmannschaften in Brügge nicht vorbeugen konnten, rechtfertigte aber die Politik Lübecks insoweit, als die Hansen, die der Ordonnanz gemäß den Verkehr mit Flandern aufgegeben hatten, vor Schäden bewahrt blieben. Kölner dagegen z. B. wurden durch ihn empfindlich in Mitleidenschaft gezogen.[2]) Der innere Krieg in Flandern mußte nun zwar auch die aufsässigsten Hansen vor der Fortsetzung des Verkehrs dorthin warnen. Wieviel aber noch Mitte 1452 an einer einmütigen Bekämpfung Flanderns durch die hansische Kaufmannschaft fehlte, davon entwarf das Kontor zu Deventer ein trauriges Bild. Seine Mitgliederzahl sei so gering, daß es den Ansprüchen Rechtsuchender nicht nachkommen könne und sich werde auflösen müssen. Denn die preußischen und anderen Kaufleute hielten sich vornehmlich in Amsterdam und Middelburg, die westdeutschen in Antwerpen und Mecheln auf. Die Hanse war machtlos dagegen.[3])

Aber auch in anderer Richtung kam dem Kontor die Unsicherheit und Schwäche seiner Stellung deutlich zum Bewußtsein. Denn seine Bemühungen, mit Antwerpen und Bergen op Zoom, wie ihm von der Hanse aufgetragen, ein Abkommen über die Verlegung des Stapels dorthin zu schließen, wurden von den Leden durch eifrige Agitation bei dem Herzog nahestehenden Adeligen vereitelt. Auch burgundische Große, wie die Herren von St. Pol und Etampes, wirkten in demselben Sinne. Hiernach mußte die Hanse es als aussichtslos erkennen, innerhalb Burgunds einen Platz für ihren Stapel zu finden. Da aber die hansischen Kaufleute nach Deventer nur in sehr unzureichender Zahl kamen — damals hielt sie zum Überfluß noch die Pest von dort fern —, so schlug das Kontor der Hanse die Stapelverlegung nach Utrecht vor. Diese Stadt empfahl sich durch die Nähe von Amsterdam, wo die Schiffer und

[1]) Hans. UB. VIII n. 112 a § 4, b § 8, n. 203 Bemerkung; Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 498 schätzt das Urteil des Herzogs zu hoch ein.

[2]) Stein i. Hans. UB. VIII n. 203 Bemerkung, n. 195; 181, 193 u. Anm. 3, 242, wozu n. 763 u. Anm. 1, 801 u. andere n. n., Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 77 f.

[3]) HR. 2. IV n. 100, 109, 110.

die ungehorsamen Kaufleute der Hanse gern verkehrten. Das Kontor hielt für möglich, diese bei der Nachbarschaft besser an der Hand halten zu können.

Der Bischof und seine Stadt Utrecht waren sogleich bereit der Hanse für ihren Stapelverkehr dort Geleit und Privilegien zu erteilen, und andere Städte des Bistums, Kampen, Zwolle, Amersfoort, schlossen sich diesem Vorgehen an. Die Hanse erklärte sich im Sommer 1452 mit der Stapelverlegung einverstanden, der Orden mit der Bedingung, daß der preußische Verkehr nach der Wielinge unbeschränkt bleibe. Utrecht erteilte am 7. Dezember 1452 der Hanse einen reichhaltigen Freibrief, dessen Grundlage in den meisten Punkten das große flandrische Privileg der Hanse von 1360 war.[1]) Da auch der Bischof ausreichende Zusagen erteilte, siedelte das Kontor Anfang 1453 von Deventer nach Utrecht über, mietete dort ein Haus an der Backerbrücke und stiftete im Verlauf seines Aufenthalts in die vier Kirchen der Stadt schmuckvolle Glasfenster mit den Bildern und Wappen des Kaisers und der Kurfürsten, zu deren Erhaltung sich die Kirchmeister dem Kontor gegenüber verpflichteten.[2]) Am 1. Oktober 1453 verlieh auch Bischof Rudolf von Utrecht den Hansen, zunächst auf zwei Jahre, ein Privileg, durch das vor allem die Zollverhältnisse im Bistum geregelt wurden.[3])

In der Tat war das Bistum Utrecht das einzige Gebiet der Niederlande, wo der hansische Stapel außerhalb der ihm verschlossenen burgundischen Lande ein Unterkommen finden konnte. Aber die Zugänglichkeit der stiftutrechtschen Häfen war für die großen Schiffe der Preußen und Livländer erschwert oder unmöglich. Für die anderen fremden Kaufleute, die in Brügge neben den hansischen verkehrten, besaßen sie keine Anziehungskraft und waren ihnen ungewöhnlich, alles wie es der Hochmeister seinerzeit schon hervorgehoben hatte. Die Preußen setzten ihren Verkehr in Holland und Seeland fort, die westlichen Hansen in Brabant und anderen

---

[1]) HR. 2, IV n. 100, 107, S. 77 f. u. Anm., Hans. UB. VIII n. 161, 168, 169, 173, 175, 209 u. Anm.

[2]) HR. 2. IV n. 131, 137, Hans. UB. VIII n. 247, 387, 746—748, 760 u. Anm. 4, 761.

[3]) Hans. UB. VIII n. 290. Wahrscheinlich mit Beziehung auf diese Zollsätze erhob die Hanse 1454 Beschwerde über die Zölle zu Deventer, HR. 2. IV n. 206 § 5, 244, 248 § 28.

Teilen Burgunds, und die ungünstigen Verhältnisse des hansischen Stapels dauerten im wesentlichen auch in Utrecht fort.

Der hansische Seeverkehr aber wurde wieder einmal durch Räubereien von Ostfriesland aus beunruhigt, das dadurch abermals in den näheren Gesichtskreis der hansischen Politik trat. Als das Verhältnis zwischen Hamburg und seinem Emdener Vogt Ulrich Cirksena und zwischen diesem und den Gemeinden im östlichen Ostfriesland sehr bedenklich wurde, hatte Hamburg seit Ende 1447 Emden wieder in eigene Verwahrung genommen. Der Hansetag zu Lübeck im September 1450 hatte wegen des ausbrechenden Seeraubs Hamburg, Bremen und Groningen mit der Wahrnehmung der hansischen Interessen den Friesen gegenüber beauftragt, der Hochmeister aber jede Beteiligung daran abgelehnt.[1]) Im Frühjahr 1451 war zwischen Hamburg und Häuptling Ulrich der Kampf um die Vorherrschaft in Ostfriesland ausgebrochen. Hamburg hatte sich durch ein Bündnis mit dem jungen Grafen Gerd von Oldenburg, dem jüngsten Bruder des Dänenkönigs Christian I., verstärkt.[2]) Außerdem suchte es sich die Kosten der Behauptung Emdens in Übereinstimmung mit Lübeck, da ein Zugeständnis der Hanse nicht zu erlangen war, durch die Einführung eines Zolls bei sich in Höhe von 1 ₰ von der M. lüb., d. h. von $^1/_{192}$ des Warenwertes, zu erleichtern. Es mußte sich dafür aber gegen Lübeck verpflichten, den Zoll nicht zu erhöhen, nicht länger zu erheben als Lübeck wolle und Emden nicht ohne Wissen Lübecks aufzugeben.[3])

Der Krieg verlief unglücklich für Hamburg. Es vereitelte zwar mit Berufung auf den zwischen den wendischen Städten und Holland 1451 verlängerten Stillstand von Kopenhagen durch einen Protest bei der holländischen Regierung den Versuch Ulrichs, in Rotterdam Schiffe und Mannschaft zum Kampf zu gewinnen. Aber Holland beschwerte sich seinerseits bei Hamburg über die ebenfalls vertragswidrige Erhebung des neuen Zolles.[4]) Ein Vermittlungsversuch Groningens, Lübecks, Stades und Herzog Adolfs von Schleswig war

---

[1]) HR. 2. III n. 253 § 9, 608, 615 § 4, 649 § 12, Lüb. UB. VIII n. 651, 653. Vgl. z. folg. Nirrnheim, Hamb. u. Ostfriesl., S. 120 ff.

[2]) Meibom, Script. rer. German. II. S. 115, HR. 2. IV S. 31, n. 48 u. die Anm.

[3]) Hans. UB. VIII n. 19, 65 u. Anm. 2, HR. 2. III n. 709 § 35 u. Anm. 2, IV n. 78 § 6.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1261 § 1, 2, S. 45 Anm. 2, S. 218 Anm. 1.

erfolglos.[1]) Die Truppen Hamburgs wurden auf Emden zurückgeworfen und dort von Ulrich bedrängt. Auch finanziell wurde die Stellung Hamburgs schwierig. Lübeck streckte zur Bezahlung des Soldes der Truppen 1452 Geld vor. Von den anderen Hansestädten war Hilfe, soviel Nutzen ihnen auch die friesische Politik Hamburgs gebracht hatte, nicht zu erlangen. Da verzichtete Hamburg auf die weitere Behauptung Emdens und übertrug Emden und Leerort am 10. April 1453 an Ulrich Cirksena pfandweise gegen Empfang von 10000 M. lüb. auf 16 Jahre, nach deren Verlauf es jährlich die Rückgabe gegen Entrichtung der Pfandsumme verlangen konnte.[2]) Ulrich übernahm die Verpflichtung, keine Seeräuber mehr in Friesland zu dulden, die hansischen, namentlich hamburgischen Kaufleute in Friesland zu schützen und den Hamburgern gegen alle Feinde beizustehen. Damit hatte Junker Ulrich faktisch die Herrschaft über Ostfriesland erlangt, als deren äußeres Zeichen er die Erhebung seines Landes zur Reichsgrafschaft 1464 von Kaiser Friedrich III. erwirkte.[3])

Die Hanse konnte mit der Veränderung der Machtverhältnisse in Ostfriesland zufrieden sein, denn der dortige Seeraub ruhte im wesentlichen. Jedoch erwachte er an anderer Stelle und war schon im Anfang der fünfziger Jahre eine schwere Plage für die seefahrenden Hansen. Sein Hauptanstifter war nun Graf Gerd von Oldenburg.

In Flandern wurde der Wunsch der einheimischen Bevölkerung und der fremden Kaufmannschaften in Brügge nach Herstellung des Friedens mit der Hanse schnell immer lebhafter. Jedoch die Verhandlungen, die Ende Mai 1453 in Lübeck zwischen Gesandten des Herzogs, des Grafen von St. Pol und der Lede und den spärlich erschienenen Vertretern einer Anzahl Hansestädte geführt wurden, gaben noch keine Hoffnung darauf. Die westfälischen und niederrheinischen Städte hatten die Teilnahme an den Verhandlungen überhaupt abgelehnt, Köln ihre Ergebnislosigkeit mit Hinweis auf

---

[1]) HR. 2. IV S. 31 u. Anm. 2, VII S. 836, Meibom, Script. rer. German. II S. 116.

[2]) HR. 2. IV S. 127 Anm. 6, Hamb. Kämm.Rechn. II S. 88, 89, 91, Lüb. UB. IX n. 91, Tratziger, Chronika der Stadt Hamburg, S. 185f.

[3]) Über die Unechtheit des Diploms von 1454 vgl. von Bippen, Die Erhebung Ostfriesl. z. Reichsgrafsch., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1883 S. 64ff.

den noch fortdauernden Genter Krieg vorausgesagt.[1]) Auch standen sich die beiderseitigen Forderungen noch allzu schroff gegenüber.[2])

Eine neue, für den 9. Oktober 1453 nach Bremen verabredete Verhandlung zerschlug sich. Denn in Westdeutschland war die große münsterische Stiftsfehde ausgebrochen, die ziemlich alle Nachbarmächte direkt oder indirekt in Mitleidenschaft zog. Der Zustand der Straßen und der Verkehr waren derartig unsicher, daß die dortigen Landesherren und Städte Bedenken trugen, Geleitsbriefe auszustellen und sich dadurch für die Sicherheit der Reisenden innerhalb bestimmter Gebiete zu verbürgen. Bei Delmenhorst beging Graf Gerd von Oldenburg einen Aufsehen machenden Friedensbruch, indem er 26 lübische, hamburgische und braunschweigische Kaufleute, die zum Antwerpener Markt reisten, aufheben ließ, die Hamburger zwar wieder freigab, von den anderen aber schweres Lösegeld erpreßte.[3]) Und weiter im Osten übte der meklenburgisch-pommersche Grenzkrieg in kleinerem Kreise einen ähnlich störenden Einfluß aus. Der preußische Osten aber stand unmittelbar vor dem Ausbruch seines großen inneren Kriegs.

Vor allem jedoch wirkte die Weiterentwicklung der Verhältnisse in Flandern selbst störend auf den Fortgang der Verhandlungen ein. Zwar erlagen die Genter in der Schlacht bei Gavre am 22. Juli 1453 den herzoglichen Truppen, und schon im Lauf der folgenden Woche unterwarf sich die Stadt ohne weiteren Widerstand zu wagen. Die Zeiten des Genter Heldentums waren vorbei. Die Stadt wurde nun auch ihrer Territorialgewalt und damit ihrer großen Unabhängigkeit entkleidet. Der herzogliche Bailli trat von neuem an die Spitze der städtischen Verwaltung. So mußte sich auch Gent nun der landesherrlichen Gewalt beugen, wie es 1438 Brügge und viel früher schon Ypern getan hatten. Mit dem fernern politischen Nebeneinander zweier Mächte in Flandern, der herzoglichen und der städtischen, war es endgiltig vorbei. Dagegen suchte der Herzog Gent auf wirtschaftlichem Gebiet durch Verleihung eines wertvollen Marktprivilegs schnell wieder zu kräftigen, rief aber

---

[1]) Stein i. Hans. UB. VIII n. 214 Bemerkung, dazu n. 175 Bemerkung, 201, vgl. S. 143 Anm. 5, n. 226 Einleit. 308 Einleit., HR. 2. IV n. 155, 161.

[2]) HR. 2. IV n. 161 § 1, 162, 166.

[3]) HR. 2. IV S. 127, Hans. UB. VIII n. 282 Bemerkg., 287, Grautoff, Lüb. Chronik, II S. 161 f.

dadurch die Eifersucht Brügges hervor.[1]) Aus Groll gegen Brügge widerstrebte nun Gent der Wiederherstellung des Friedens mit der Hanse, der ja in erster Linie Brügge zugute kommen mußte. Erst nach vielen Verhandlungen der Lede untereinander und mit dem Herzog erteilte Gent den Boten der drei anderen Lede für sich Vollmacht zu weiteren Verhandlungen mit der Hanse, aber nur im Umfange der vom Herzog seinem Gesandten, dem in den Verhandlungen mit der Hanse in diesen Jahren vielgenannten Dr. Johann van den Driesche, Präsidenten des Rats von Flandern, gegebenen Instruktion.[2])

Durch diese langwierigen Differenzen wurden die Fläminger an der Besendung der Tagfahrt zu Bremen gehindert. Dazu kam die Uneinigkeit zwischen dem Herzog und den Leden über die ihre Rechtsstellung betreffenden Forderungen der Hanse. Die Ordnung derselben war entsprechend ihren Klagen in den letzten Jahrzehnten das Hauptbestreben der Hanse. Die Lede sollten die Rechtsprechung im weitesten Umfang, auch bei Privilegienverletzungen durch herzogliche Beamte, haben und zugleich höchste Instanz sein. Klagen der Hanse über die Lede selbst sollten nur vor den Provinzialgerichtshof von Flandern gebracht werden, auch von diesem eine Appellation an den großen Rat des Herzogs oder an diesen selbst nicht zulässig sein. Die Hanse wollte sich der immer konsequenter zentralisierenden landesherrlichen Gerichtsverfassung entziehen, und die Lede hätten gern die Rolle übernommen, die die Hanse ihnen zumutete, um ihre politische Bedeutung dem Herzog gegenüber wenigstens auf diesem Gebiete festzuhalten. Der Herzog jedoch wies jede Schmälerung seiner landesherrlichen Gewalt weit von sich.[3]) Die Fortsetzung der Verhandlungen mit der Hanse, die im März 1454 in Lübeck hatte stattfinden sollen, verzögerte sich.

Die burgundisch-flandrische Gesandtschaft, die endlich am 8. Mai 1454 in Lübeck eintraf, fand dort den hansischen Westen wieder gänzlich unvertreten. Zugleich hatten sich im hansischen

---

[1]) Prien, Doc. etc. 2. Ser. II S. 76f., Hans. UB. VIII S. 113 Anm. 2, n. 151 Bemerkg., S. 220 Anm. 3, n. 322, HR. 2. IV S. 127, Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 425.

[2]) Hans. UB. VIII n. 379 Bemerkg., HR. 2. IV n. 211.

[3]) HR. 2. IV n. 282, v. der Ropp das. S. 145, vgl. W. Stein, Die Burgunderherzöge u. die Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 22.

Osten Ereignisse von bedeutender Tragweite vollzogen. Denn der Ausbruch des preußisch-polnischen und inneren preußischen Kriegs im Februar 1454 war durchaus und namentlich bei der damaligen politischen Situation ein Vorteil für Lübeck. Die Kraft des Ordens, der so oft durch die rücksichtslose Verfolgung seiner eigenen handelspolitischen Interessen der Hanse unbequem geworden war, wurde dadurch für immer stark verringert. Seine aufständischen Städte aber wurden durch den Krieg gezwungen, engeren Rückhalt an ihren westlichen hansischen Genossinnen zu suchen, der lübischen Politik gegenüber größere Gefügigkeit zu beweisen.

Die Verhandlungen mit den burgundisch-flandrischen Gesandten gingen ziemlich glatt. Die Hanse lehnte die herzoglichen Vorschläge ab und händigte ihre schon 1453 gestellten Forderungen den Gesandten in Form eines Dokuments aus, das nur der Untersiegelung durch den Herzog und, wie die Hanse forderte, auch die Lede bedurfte, um den Frieden herzustellen, die Rückkehr des hansischen Kontors nach Brügge zu ermöglichen. Als Vorbedingung hierfür verlangte sie auch von den Leden die vorherige Befriedigung einer Anzahl Ansprüche.[1]) Dafür versprach sie den Leden, den Stapel ihrer Waren und insbesondere der Tuche ausschließlich in Brügge zu halten, auch ihre von Osten kommenden Schiffe möglichst nach dem Zwijn zu dirigieren, vorausgesetzt, daß andererseits die Fläminger ihr Stapelgut nur nach Brügge brächten. Ein von den Leden gewünschtes Verbot der Märkte zu Bergen op Zoom und Antwerpen hingegen lehnte sie ab, da sonst Nichthansen, Oberdeutsche und Holländer, sich an Stelle ihrer Kaufleute dort einnisten würden. Auch die Abberufung ihrer Lieger aus England, Nantes und Lissabon, die Brügge im Interesse der Wiederherstellung seiner kommerziellen Zentralstellung begehrte, und ein Verbot der englischen Tuche wies sie von der Hand.[2]) Die fremden Gesandten beschränkten sich zumeist darauf, die hansischen Wünsche entgegenzunehmen. Die Hanse aber gab sich der Hoffnung hin, daß der Ausgleich im wesentlichen gesichert sei.

Um den Friedensabschluß auf diesen Grundlagen zu beschleunigen, sollte die Ordonnanz gegen Flandern, das offenbar je eher je lieber mit der Hanse sich zu verständigen wünschte, mit besonderer

[1]) HR. 2. IV n. 247 § 1—35, 250.
[2]) HR. 2. IV n. 247 § 37—40, vgl. n. 161 § 15.1.2, 180 § 4, 196 § 5.

Konsequenz und Schärfe gehandhabt werden. Durch Späher ließ das Kontor in Flandern eine ganze Anzahl hansischer Kaufleute und Schiffer ermitteln, nach einem Verzeichnis über 60, die 1455 in der Fastenzeit sich in Brügge aufhielten,[1] davon allein aus Danzig 24, aus Lübeck und Hamburg 13 bezw. 11, 4 oder mehr aus Köln, 3 aus Deventer, je 2 aus Duisburg, Arnheim und Kampen, je einen aus Stralsund und Bremen. Sonst wurde allerdings besonders über das Verhalten der Bremer der Ordonnanz gegenüber geklagt.[2] Auch von Kampen gewann die Hanse die Überzeugung, daß es seine noch junge Zugehörigkeit zur Hanse sehr zum Schaden der hansischen Verkehrssperre mißbrauche.[3] Alles in allem, mit flandrischen Waren, besonders Tuch, wurde während der ganzen Zeit der Sperre von Hansen in Brügge und Sluys ein schwunghafter Schleichhandel getrieben. Im Herbst 1454 bat das Kontor bezeichnenderweise Köln und Danzig, die bevorstehenden Einfuhren auf ihre Herkunftsbeglaubigungen zu kontrollieren und mit verbotenem Gut gemäß der Ordonnanz zu verfahren.[4]

Besonders beliebt für den Schmuggelhandel mit flandrischen Waren nach dem Ostseegebiet war der Weg durch Holstein über die Störmündung und Itzehoe nach Neustadt. Herzog Adolf von Schleswig verstand sich nicht zu dem von Lübeck geforderten Verbot der Durchfuhr flandrischer Waren.[5] Außerdem suchten diese bei der scharfen Kontrolle der livländischen Städte auch Schleichwege nach Rußland, wodurch der hansische Verkehr nach Nowgorod, wie die livländischen Städte klagten, ruiniert werden müsse. Nach Ansicht der livländischen Städte befolgten die Kaufleute Lübecks selbst nicht besser als andere hansische die Ordonnanz. Dringend begehrten sie daher und mit ihnen Danzig, daß die Hanse sich an etwaigen kleinen Nachteilen nicht stoße, sondern die Rückverlegung des Stapels nach Brügge baldmöglichst zur Ausführung bringe.[6] Köln aber erklärte, daß es keine Veranlassung

---

[1]) HR. 2. IV n. 249 § 1, 2, 4, 5, 9, 248 § 10, 11 u. Anm. 2, Hans. UB. VIII n. 378, 395, vgl. n. 466 § 2, HR. 2. IV n. 397.

[2]) HR. 2. IV n. 447, 556, vgl. Hans. UB. VIII n. 471 u. Anm. 2.

[3]) HR. 2. IV n. 279, 276.

[4]) Hans. UB. VIII n. 367 vgl. S. 241 Anm. 1, HR. 2. IV n. 446.

[5]) Hans. UB. VIII n. 376, HR. 2. IV n. 396, 410, S. 305, n. 432.

[6]) HR. 2. IV n. 316 § 3, 14, 317, 369 § 1, 2, 370, 371, 422 § 14, 17, 423, 455, Lüb. UB. IX n. 270, Hans. UB. VIII n. 799.

sehe, dem zu Lübeck 1454 vereinbarten Rezeß Beachtung zu schenken, da mehrere Punkte desselben in Flandern selbst auf heftigen Widerstand gestoßen seien.[1])

Es war, wie Köln erfahren hatte. Der Herzog, der schon in der Instruktion für seinen Unterhändler Johann van den Driesche es für eine schwere Verletzung seiner Landeshoheit erklärt hatte, daß die Hanse aus eigener Macht über einen Teil seiner Länder eine schädliche Handelssperre verhänge,[2]) wies auch jetzt den hansischen Wunsch nach Rechtsprechung der Lede über seine Beamten zurück. Drei von den Leden, Gent, Ypern und der Franc, lehnten die Übernahme der ihnen von der Hanse zugedachten Verpflichtungen ab. Vergeblich suchte Brügge mit allem Eifer die Fortsetzung der Verhandlungen zu ermöglichen. Es gelang nicht, in der wichtigsten Streitfrage über die Rechtspflege eine Vermittlung zwischen den Ansprüchen des Herzogs und den Wünschen der Hanse derart zu finden, daß jener sich in seiner Landeshoheit nicht beeinträchtigt fühlte und diese doch im Kern ihr Ziel erreichte.[3])

Da war es nun vollends gefahrdrohend für die Hanse, daß nach dem Tode Bischof Rudolfs von Utrecht im Frühjahr 1455 Herzog Philipp die Gelegenheit benutzte, um im Widerspruch mit der auf Gisbert von Brederode gefallenen Wahl des Domkapitels, aber unterstützt vom Papst seinem eigenen unehelichen Sohn David den bischöflichen Stuhl zu verschaffen. Mit gewaltigem Heer, den Sieg in sicherer Aussicht, rückte der Herzog im Frühjahr 1456 ins Stift ein. In der Stadt Utrecht aber brach der Kampf der Parteien aus, die Anhänger Gisberts warfen ihre kabbeljauwschen Gegner, die Ämter und Gilden, nieder.[4]) Wenn der burgundische Einfluß die Herrschaft über das Stift gewann, in Utrecht selbst Straßenkämpfe den Handelsfrieden störten, was sollte dann aus dem hansischen Stapel werden? Ihm konnte, nachdem ihm auf Betreiben der flandrischen Lede und Großen schon der Aufenthalt in jeder anderen Stadt Burgunds unmöglich gemacht war, nun auch die Weiterexistenz im Stift Utrecht unterbunden werden. Und wohin dann? Am 3. August 1456 verzichtete der Elekt Gisbert von

---

[1]) HR. 2. IV n. 287, 288, vgl. n. 411.

[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 211 § 1, 2.

[3]) HR. 2. IV S. 279, n. 444 § 5ff., 445, 449, 474, Hans. UB. VIII n. 379 Bemerkung, 440 Bemerkung, 475 § 2, 520 u. Vorbemerkung.

[4]) HR. 2. IV n. 447.

Brederode im Vertrag zu Ysselstein zugunsten Davids von Burgund auf das Bistum. Die Stadt Utrecht huldigte ihm. Deventer wurde vom Herzog durch eine Belagerung zu seiner Anerkennung genötigt. Dann verstanden sich auch Kampen, Zwolle und die anderen Städte der Diözese dazu.[1])

Die Hanse war infolge des burgundischen Vorstoßes gegen Utrecht augenblicklich ratlos. Von seiten Flanderns erfolgte kein neuer Annäherungsversuch. Tagfahrten, die Lübeck ausschrieb, waren zu schwach besucht, um Beschlüsse von allgemeiner Bedeutung fassen zu können. Erst im Juni 1456 erschien vor der hansischen Versammlung zu Lübeck, wo außer den in der flandrischen Frage zusammenhaltenden wendischen, märkischen und sächsischen Städten endlich einmal wieder westfälische und geldrische, und sogar, was in Lübeck großes Aufsehen hervorrief, Köln vertreten waren, eine neue burgundisch-flandrische Gesandtschaft. Und diesmal kam der Friedensschluß zustande.

Auf ihre Hauptforderung, der Rechtsprechung der Lede bei Verwickelungen von Hansen mit herzoglichen Beamten, mußte die Hanse allerdings Verzicht leisten. Der Wille des Herzogs und die zentralistischen Interessen seines Staatswesens trugen den Sieg davon. Er verhieß dagegen der Hanse die Einsetzung einer permanenten Kommission von drei burgundischen Notabeln, von der alle künftigen Streitigkeiten zwischen Hansen und herzoglichen Beamten erledigt werden sollten; einen solchen Vorschlag hatte er schon 1454 und einen ganz ähnlichen hatten die Lede bereits Anfang 1448 der Hanse gemacht.[2]) Auch die oft seit Jahrzehnten erhobene Forderung der freien Ein- und Ausfuhr von Gold und Silber mußte die Hanse zugunsten der mit glänzendem Erfolg durchgeführten Münzpolitik Burgunds fallen lassen.[3]) Durch die Einwilligung der Hanse in seine Forderungen war der Herzog zufriedengestellt. Am 18. September 1456, noch im Lager vor Deventer, und im folgenden Mai abermals bestätigte er der Hanse ihre sämtlichen von ihm und seinen Vorgängern für Flandern verliehenen Privilegien, am 3. November sein Zugeständnis der Dreimännerkommission. Am 28. Juli 1457 ernannte er zu Kommissaren drei burgundische Notabeln seines Rats.[4])

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 535 Bemerkung, vgl. HR. 2. IV n. 483 u. Anm. 1.

[2]) HR. 2. IV n. 458 § 1, 459, vgl. n. 211 § 5, III n. 345 § 23.

[3]) HR. 2. IV n. 458 § 3, 4, vgl. n. 247 § 22.

[4]) Hans. UB. VIII n. 499, 508, 569, 613.

Jedoch die drei anderen Lede, außer Brügge, blieben auch jetzt durchaus abgeneigt, die großen Verpflichtungen finanzieller Natur, die die Hanse verlangte, auf sich zu nehmen, namentlich so unberechenbare, wie Ersatz alles den Hansen durch Seeraub in den flandrischen Gewässern zugefügten Schadens, aller durch herzogliche Beamte ihnen verursachten und auf anderem Wege nicht zu begleichenden Verluste, Verzicht auf die Verbannung hansischer Kaufleute u. a. Brügge mußte schließlich, um das Friedenswerk zu Ende zu führen, alle Verpflichtungen und Lasten zunächst allein auf sich nehmen und in der Hoffnung auf die künftige Einwilligung der andern Lede der Hanse die Beobachtung derselben verbürgen.[1]) Am 3. Juni gelobte Brügge ferner, der Hanse einen von ihr gewünschten Platz herzustellen und zu überlassen, den noch jetzt so genannten Osterlingerplatz, wo ihre Kaufleute ihre Versammlungen und ihren Handel abhalten konnten. Feierlich versprach es allen gegen die Hanse eingegangenen Verpflichtungen treulich und pünktlich nachzukommen, und der Herzog erklärte sein Einverständnis damit, daß Brügge dieselben vorläufig allein übernahm. Die Gegenleistung der Hanse gegen diese Bewilligungen bestand in dem Versprechen, mit ihren Waren, wie es von alters üblich gewesen, künftig wieder in Flandern zu Brügge ihren Stapel zu halten.[2])

Die Aussicht auf die bevorstehende Wiederherstellung des Verkehrs, um die zusammen mit Brügge noch im März 1457 auch die fremden Nationen daselbst, die Florentiner, Lucchesen, Genuesen, Katalonier und Spanier, gebeten hatten,[3]) erweckte überall, in Flandern und in den Hansestädten, große Freude. Am 11. August 1457 hielten die hansischen Kaufleute, 200 Reiter stark, geleitet durch Bürgermeister von Lübeck, Köln, Hamburg und Bremen,[4]) von Utrecht her über Antwerpen, Mecheln und Gent, überall prächtig aufgenommen, ihren feierlichen Einzug in Brügge. Der Rat von

---

[1]) HR. 2. IV n. 484, 485, Hans. UB. VIII n. 520 u. Bemerkg. S. 335 oben, n. 525—527, 659 Vorbemerkg.

[2]) Hans. UB. VIII n. 567, 568, 578, 579, 596—598, 600, 617, 670, 756a § 11 ff., IX n. 351, HR. 2. IV n. 539, 540, 557 § 1—6, V n. 717 § 13. Über den Stapel vgl. später das 5. Kap.

[3]) HR. 2. IV n. 489—495, Hans. UB. VIII n. 535, 659 und Vorbemerkg.

[4]) Es waren von Lübeck Gerd van Minden, von Köln Evert van Hirtz und Godert van Wasservass, von Hamburg Detlef Bremer, von Bremen Hermann van Gropelingke und Ratsherr Friedrich Grunt.

Brügge, die Junkerschaft und eine große Zahl einheimischer und fremder Kaufleute holten sie vor der Stadt ein und führten sie unter Musik durch die dicht von Menschen angefüllten Straßen zu ihrer Herberge. Fast die ganze Nacht hindurch feierte das Volk. Beratungen, die am 19. August zwischen dem Kontor und den Leden auf Wunsch der hansischen Gesandten stattfanden, erzielten zwar keine Verständigung über die noch schwebenden Fragen, schienen aber Hoffnung auf baldige Regelung derselben zu geben. Ein großes Festessen, das die Stadt den hansischen Boten, den Älterleuten des Kontors und herzoglichen Räten gab, beschloß am 20. August die Aussöhnung.[1]) Am 22. reisten die hansischen Boten wieder heim. Die guten Dienste und vielen Bemühungen, denen sich der Sekretär des Kontors, Meister Goswin van Coesfeld, im Interesse der Wiederherstellung des Friedens unterzogen hatte, belohnte Brügge 1461 anstatt eines städtischen Amts, das es ihm 1458 dafür zugesagt hatte, durch ein ansehnliches Geldgeschenk.[2])

Nun erst bezeichnenderweise machte Brügge den Hansen keine Schwierigkeiten mehr, ihre Beziehungen zu Antwerpen zu ordnen, und so gelang nun auch dort die Erneuerung des alten Vertragsverhältnisses. Am 6. Dezember 1457 verlieh Antwerpen mit Genehmigung seines Markgrafen, zugleich Schultheißen, den hansischen Kaufleuten für 20 Jahre Freiheiten für ihren Verkehr in der Stadt, die zum größten Teil eine Erneuerung der 1431 von Antwerpen verliehenen waren.[3]) Außerdem sagte es ihnen ausdrücklich Sicherung und Schutz ihres Verkehrs, soweit in seiner Macht stehe, zu und verbot obendrein durch besonderen Erlaß jede Beschimpfung aller die Jahrmärkte besuchenden Fremden.[4]) Es regelte andererseits das Verfahren bei Schädigungen von Bürgern Antwerpens durch Hansen. Die Bestimmung des Privilegs von 1431 über die Exekutivgewalt des Kontors, die während und außerhalb der Marktzeit wirksam sein sollte, erhielt nun erst durch Weglassung jener Klausel, die den vom Kontor Belangten die Anrufung des Stadtrechts freistellte, ihre volle Wirkung. Das Kontor konnte nun mit größerem Nachdruck daran gehen, die hansische Kaufmannschaft in

[1]) HR. 2. IV n. 554, 556, 557 § 15—17, 558, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 200 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1039.

[3]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 655 mit VI n. 916, dazu oben S. 389 f.

[4]) Hans. UB. VIII n. 689.

den Niederlanden straffer zu zentralisieren. Auch andere Verordnungen, so wegen der Gefangensetzung hansischer Kaufleute wurden von Antwerpen verbessert. Der Lohn der Krahnmeister für die Besorgung der Weinfässer und das Verhältnis der Makler zum Weinhandel der hansischen Kaufleute wurden festgestellt. Antwerpen machte sich sogar anheischig, dafür eintreten zu wollen, daß den Hansen die vom Herzog am 18. September und 3. November 1456 für Flandern verliehenen Privilegien gehalten würden. Das Kontor schätzte die erworbenen Vergünstigungen erklärlicherweise sehr hoch; sein Sekretär Goswin van Coesfeld erklärte Köln geradezu, sie seien schöner als die Privilegien der Hanse in Flandern.[1]) Köln aber lehnte sie mit Hinweis auf seine Sonderprivilegien in Brabant für sich ab; es widerstrebte insbesondere der darin dem Kontor eingeräumten Exekutivgewalt.[2]) Dagegen gelang es dem Kontor nach längern Mühen, zwischen Bremen und Antwerpen die seit etwa einem Jahrzehnt durch Gewalttaten gestörten Verkehrsbeziehungen vorläufig wenigstens wieder herzustellen, indem Antwerpen am 15. März 1461 den Bremern Geleit bei sich bis Weihnachten zusicherte.[3])

Die Wiedergewinnung ihrer privilegierten Stellung in Antwerpen wurde der Hanse erst durch die Wiederherstellung ihrer Beziehungen zu Flandern möglich. Diese aber war das Ergebnis einer langdauernden Handelssperre, deren endlicher Ausgang doch der Hanse die Erfüllung ihrer Hauptforderungen nicht gebracht hatte. Sie hatte sich darin dem Herzog fügen müssen. Brügge hatte eine Menge Verpflichtungen gegen die Hanse auf sich genommen, aber es war noch völlig die Frage, ob die andern Lede, wie die Hanse verlangte, sich zur Mitübernahme derselben bereit finden würden und ob der Herzog nun ernstlich an die Beachtung der hansischen Privilegien und die gleichmäßige Pflege der Justiz denken würde.

Flandern und besonders Brügge litten schwer durch den langandauernden Zwang der Sperre. Als die Lede 1456 den Herzog zum Entgegenkommen gegen die Hanse zu bewegen suchten, stellten

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 867.

[2]) HR. 2. IV n. 621—623, vgl. später in diesem Buch, II, 5. Kap.

[3]) Vgl. HR. 2. IV n. 63 § 2, 248 § 5, 21, 268, 458 § 25, 555, 556, V n. 10, 13, Hans. UB. VIII n. 1009. von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 339f.

sie ihm vor, „dat t'wesen ende de welvaert van denzelven lande staet pricipalic up twee poynten, es te wetene van copmanscepe ende up draperie, dewelke twe pointen bi der absentie ende vertrecke van den Oosterliinc nu slapen en buten course ziin".[1] Handel und Verkehr verminderten sich durch das Wegbleiben der Hansen in Flandern bedeutend. Aber auch die flandrische Tuchindustrie nahm durch den Verlust ihres wichtigsten Absatzfeldes und die durch die hansische Sperre bewirkte Vermehrung der Tuchmanufaktur am Niederrhein, in Holland und Seeland weitern schweren Schaden. Auch die Kaufleute anderer Nationen, namentlich die Spanier, die in Brügge besonders lebhaft Handelsbeziehungen zu den östlichen Hansen unterhielten und auch von Flandern als ein wichtiger Faktor seiner eignen wirtschaftlichen Blüte sehr geschätzt wurden, empfanden ihr Fernbleiben sehr unangenehm. Die Spanier erklärten sehr erregt, daß die Sperre dem hansisch-spanischen Friedensvertrag zuwiderlaufe und sie zugrunde richte, und verlangten die unbeschränkte Freigabe des spanisch-hansischen Verkehrs. Aber die Hanse vertröstete sie, ohne eine Änderung zu treffen, und die Spanier beruhigten sich.[2]

Andererseits wurde die Hanse selbst durch die Sperre, die für sie in den wesentlichsten Punkten ihren Zweck verfehlte, schwer enttäuscht und geschädigt. Die hansische, von Lübeck geleitete Politik hatte die Bedeutung der im Laufe der letzten Jahrzehnte eingetretenen Vereinigung der Niederlande in der Hand eines einzigen Herrschers unterschätzt. Die Ordenspolitik, der Hochmeister, hatte größeren Scharfblick bewiesen, als er 1450 die Hanse vor einer Verkehrssperre warnte und den ergebnislosen Verlauf einer solchen und seine Gründe völlig richtig voraussagte. Die Hanse verschloß sich durch die Sperre die Häfen von ganz Burgund. Sie mußte mit den minderwertigen stiftutrechtschen vorlieb nehmen und war, als Burgund 1456 seine Macht auch über diese ausdehnte, geradezu zum Friedensschluß genötigt. Die Verkehrssperre begegnete aber auch in den hansischen Kaufmannskreisen mehr als sonst und bei den Hansestädten des Westens überhaupt unüberwindlichem Widerstand. Dieser hing zum großen Teil mit der notwendigen Ver-

---

[1]) HR. 2. IV n. 444 § 3, vgl. § 11, n. 484 Mitte.

[2]) HR. 2. IV n. 444 § 4, vgl. n. 161 § 11, Hans. UB. VIII n. 112 a § 6, n. 203.

legung des hansischen Kontors in durch natürliche Vorbedingungen für einen Verkehr größern Stils so wenig günstig ausgestattete Plätze zusammen, beruhte aber bei Köln in der gerechtfertigten Besorgnis, seinen seit Jahrzehnten schon anhaltenden wirtschaftlichen Rückgang durch die Befolgung der Sperre nur zu beschleunigen.[1]) Es war für die Hanse unmöglich, auch nur einigermaßen die allgemeine Befolgung der Handelssperre zu erzwingen. Gewiß waren diese Zeichen mangelnder Eintracht in der Hanse für ihre Gegner ein Grund mehr, ihr Entgegenkommen nicht zu übereilen. Außerdem lockerte die durch den Ungehorsam sovieler einzelner und Städte geschürte Erbitterung innerhalb der Hanse den Zusammenhang wichtiger Gruppen des Bundes mit der Gesamtheit. Auch das Ansehen der Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft wurde dadurch vermindert. Und gerade die Machtstellung ihres Kontors durch geeignete Maßregeln von neuem zu kräftigen, mußte nach der Rückverlegung ihres Stapels nach Brügge das nächste Ziel der Hanse sein.

Endlich aber darf nicht übersehen werden, daß der Abbruch der hansischen Beziehungen zu Flandern andern Handelsmächten die günstige Gelegenheit gab, ihre Beziehungen zu Flandern auf Kosten der hansischen auszudehnen. Auf diese Gefahr wies Köln mit vollem Recht die Hanse hin, indem es auf das Vordringen der Oberdeutschen, der nürnbergischen und schwäbischen Kaufleute, aufmerksam machte. Denn hier handelte es sich um die Ausdehnung oder Herstellung eines Verkehrs zwischen Flandern und dem europäischen Osten über Land außerhalb des hansischen Gebiets, dessen Zentrum Oberdeutschland war und der von hansischen Gegenmaßregeln nicht betroffen werden konnte.[2]) Aber nicht nur auf diesem Wege wurde die Grundlage des hansischen Handels, die west-östliche Handelsvermittlung, angetastet. Auch zur See brachte die Sperre gerade den Konkurrenten der Hanse Vorteil, in deren Bekämpfung im ost-westlichen Verkehr die Hanse seit Jahrzehnten eine ihrer wichtigsten Aufgaben sah, den Holländern.

Da die holländisch-hansischen Friedensverträge von 1441 beiden Teilen nur die Aufhebung aller kürzlich eingeführten Beschränkungen

[1]) Vgl. darüber in diesem Buch, II, 5. Kap.
[2]) Vgl. Näheres in diesem Buch, III, am Schluß.

des gegenseitigen Verkehrs zur Pflicht machten, hielt sich die Hanse für berechtigt, an allen Satzungen ihrer Handelspolitik, die schon länger bestanden oder altes Herkommen waren, den Holländern gegenüber festzuhalten. Und die Holländer erhoben hiergegen durchaus keine sonderlich nachdrücklichen Proteste. Die Hanse forderte daher auch jetzt von den Holländern die Innehaltung der Schiffahrtszeiten im Verkehr mit den Hansestädten. Die Winterlage in hansischen Häfen blieb ihnen verboten, ihr Aufenthalt dort auf die Dauer von vier Monaten im Jahr beschränkt. Sie durften keinerart Handelsgemeinschaft mit Hansen eingehen, nicht die russische Sprache in Livland erlernen. Die Kampener insbesondere sollten kontrolliert werden, ob sie den Holländern irgendwie Vorschub im Verkehr nach dem hansischen Osten leisteten und den Mitgenuß der hansischen Vorrechte ermöglichten, — alles Beschlüsse der hansischen Versammlung zu Stralsund im Mai 1442.[1]) Gestärkt durch ihren Rückhalt an der Hanse suchten die süderseeischen Städte jede Gemeinschaft mit den Holländern auszuschließen. Kampen, Deventer und Zwolle versagten nach Übereinkunft 1443 ihnen die Erwerbung des Bürgerrechts, ebenso Groningen und Leeuwarden. Deventer wies sogar alle Holländer aus seiner Stadtfreiheit aus und bestrafte streng jederart Verbindung seiner Bürger mit ihnen.[2]) Die livländischen Städte erneuerten 1443 die alte Verfügung, die den Fremden, besonders gerade den Holländern, den Verkehr im Binnenland außerhalb ihres Ankunftshafens und hansischen Kaufleuten die Benutzung nichthansischen Kapitals verbot.[3])

Dagegen wurden Maßregeln, die erst jüngst gegen die Holländer erlassen oder in Aussicht genommen waren, nach dem Friedensschluß wieder aufgegeben. Der Hochmeister hob das erst Anfang 1441 erlassene Verbot des Ankaufs und Baues von Schiffen in Preußen durch Nichthansen wieder auf.[4]) Und das in Kopenhagen eben vor Abschluß der Friedensverträge von den hansischen Gesandten erwogene Verbot der Befrachtung holländischer Schiffe durch Hansen kam infolge des Widerspruchs der livländischen und

[1]) HR. 2. II n. 608 passim, 616.

[2]) Dumbar, het kerkelijk en wereltlyk Deventer, I S. 22, vgl. Moonen, Chronyke van Deventer, 1688 S. 40.

[3]) HR. 2. II n. 701 § 7, 8.

[4]) Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

preußischen Städte, die davon eine Gefährdung des mühsam gewonnenen Friedens befürchteten, nicht zur Ausführung.[1]) Als altes Herkommen aber verlangte die Stralsunder Versammlung 1442 von den Holländern den ausschließlichen Besuch der bisher üblich gewesenen Fischereiplätze an und vor dem Sunde zur Zeit der jährlichen Schonenreise, nämlich Falsterbo, Skanör, Malmö, Trelleborg, Ystad, Sömmershavn, Dragör und Bornholm.[2]) Und wenige Monate später erklärte das Brügger Kontor gemäß eines anderen Beschlusses derselben Versammlung die Tuche von Leiden, Amsterdam und Schiedam nach altem Herkommen für stapelpflichtig in Brügge, wenn sie im hansischen Handel geduldet sein wollten.[3])

Der zwischen Preußen-Livland und Holland in Kopenhagen geschlossene Vertrag wurde im November 1441 von dem Hochmeister und den preußischen Ständen genehmigt, zögernd auch von Reval und Dorpat. Riga, dem es wohl rätlicher schien, sich nach der Politik der wendischen Städte zu richten, gelobte den Holländern nur für die Dauer ihres Friedens mit diesen freien Verkehr bei sich.[4]) Aber weder der Herzog noch Holland ratifizierten trotz aller Jahr für Jahr vorgebrachten Mahnungen der Preußen den Vertrag; Holland machte immer Ausflüchte, versicherte jedoch immer, den Frieden beobachten zu wollen.

Diese Nachlässigkeit entsprang wohl in erster Linie der Hoffnung, durch Zaudern eine Milderung der Bedingungen zu erlangen. Der Geldmangel war nach dem Kriege groß in Holland. Über die Aufbringung der den Preußen und Livländern zugestandenen 9000 ℔. grote konnte man sich nicht einigen; die Zahlung der ersten Rate erfolgte nicht am festgesetzten Termin, am 24. Dezember 1442. Doch der Hochmeister war nicht geneigt, sich und seine Untertanen hinhalten zu lassen. Er verfügte, gedrängt von seinen Städten, einen Arrest auf die Holländer in Preußen und Livland, ließ gegen den Sommer 1443 eine große holländische, mit Heringen und Baiensalz in Danzig einlaufende Flotte mit Beschlag belegen und nötigte die holländischen Kaufleute in Danzig zur Zahlung der ersten 2500 ℔. grote.[5])

[1]) HR. 2. II n. 490 § 8, 555 § 4, 568 § 16, 587 § 3.
[2]) HR. 2. II n. 608 § 6.
[3]) HR. 2. II n. 608 § 12, 627.
[4]) HR. 2. II n. 497, 527 § 1 u. Anm. 1, 536, 550, Livl. UB. IX n. 823.
[5]) HR. 2. II n. 671 § 3, 673, 675, Livl. UB. IX n. 964, X n. 21, 330, Hans. UB. IX n. 513, Hirsch, Danzig, S. 131.

Da aber nun verschiedene Holländer Seeraub gegen die Preußen begannen, um sich für das ihnen in Danzig abgenötigte Geld schadlos zu halten, griff Preußen zu noch schärferen Maßregeln, die zum Teil die Holländer sehr empfindlich trafen und dauernd ihre Stellung dort veränderten. Durch die Landesordnung von 1445 wurde wieder der Bau und Ankauf von Schiffen in Preußen den Nichteinheimischen untersagt. Namentlich aber büßten die Holländer ihre Vorzugsstellung, die sie bisher vor anderen nichthansischen Gästen in Preußen besessen hatten, 1444 ein. Das Verbot des Verkehrs der Fremden über den Ankunftshafen hinaus im Binnenland wurde auf sie ausgedehnt. Der Handel mit den aus dem Hinterland herabkommenden Besuchern Danzigs, besonders also den Polen, wurde ihnen untersagt.[1]) Danzig selbst ging mit weiteren Beschränkungen gegen ihren Platzhandel vor. Es verbot ihnen den Besuch des Artushofs zu geselligen und kaufmännischen Zwecken, den Kleinhandel jederart, so daß sie Hering z. B. künftig mindestens in halben Lasten verkaufen, ihr Salz nicht länger als sechs Wochen liegen lassen sollten.[2])

Dies schienen dem Hochmeister Zwangsmaßregeln genug; im April 1445 erteilte er den Holländern für die nächsten zwei Jahre bis Mittsommer 1447 Geleit, und von den livländischen Städten verlangte der Ordensmeister die Beobachtung desselben. Der Hochmeister begehrte aber, daß Holland einer Verständigung über die sonst noch unerledigten alten und neuen Streitfragen und besonders einer Regelung der Entschädigungszahlungen nicht mehr widerstrebe.[3]) So schlug denn Anfang Juni 1447 der Rat von Holland mit Einverständnis des Herzogs dem Hochmeister die Einführung eines Zolls auf die holländischen Schiffe und Güter in Preußen zum Zweck der Abtragung der Entschädigungssumme vor, ein Jahr später wurde die Höhe dieser Abgabe und die Art ihrer Erhebung in den Häfen der Ordenslande zwischen dem Hochmeister und einem burgundischen Gesandten vereinbart. Schiffe bis zu 50, 100, 200 und von noch mehr Lasten sollten 2, bezw. 3, 4 und 5 ℔. grote und ihre Waren vom ℔. grote ihres Wertes 8 grote, d. h $^1/_{30}$,

[1]) Töppen, Akten, II n. 393 § 1, 394 § 6, 8, 396 § 1, 7, 8, 410 § 43 und später.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 132, Livl. UB. X n. 292 § 2, 515 § 9.

[3]) HR. 2. III n. 184 § 2 u. Anm. 1—3, 201 § 3 u. Anm. 2, Töppen, Akten, II n. 404, Livl. UB. X n. 81, 143, 148.

bei der Einfuhr und 8 gute ß bei der Ausfuhr entrichten, also eine recht erhebliche Belastung, um so mehr, da auch der holländische Verkehr außerdem das landesherrliche Pfundgeld in Preußen entrichten mußte, das 1442 wieder eingeführt worden war.[1]) Sodann einigten sich Gesandte Hollands und Preußens in Bremen nach mehrmonatlichen Verhandlungen über die anderen Streitpunkte am 7. Dezember 1448 dahin, daß alle beiderseitigen Schädigungen aus der Zeit vor und nach der Wegnahme der Baienflotte um sechs Jahre bis Weihnachten 1454 vertagt sein sollten, eine Verlegenheitsbestimmung, die der Besorgnis entsprang, durch Eintritt in Einzelverhandlungen das Friedenswerk überhaupt in Frage zu stellen. Bestätigt wurde das Abkommen über die Abtragung der 9000 tt. grote durch einen Zoll in den Häfen der Ordenslande. Während der sechs Jahre sollte gegenseitig freies Geleit bestehen. Den Holländern wurde erlaubt, bis Pfingsten 1450 in Preußen und Livland zehn große Schiffe zu kaufen, und versprochen, daß alle Vergünstigungen, die der Hochmeister hierin anderen Nationen gewähre, auch ihnen zuteil werden sollten. Der Verkehr auf dem Artushof wurde ihnen nicht zu geselligen aber zu Handelszwecken wieder gestattet.[2])

Die Holländer empfanden die Abgabe schnell als eine Schädigung ihres Seeverkehrs mit den Ordenslanden, vermochten aber ebensowenig wie der Herzog selbst den Hochmeister zur Aufhebung derselben zu bewegen.[3]) Die Holländer waren mit Recht der Ansicht, daß nicht der Hochmeister, sondern Danzig ihr eigentlicher Widersacher sei, „das sy ny keinen drank adir gewalt von keynem hern des ordens hetten geliden, sundir sy danckten en als iren lieben heren."[4]) Daher kann es nicht Wunder nehmen, daß, als der Ordenskrieg 1454 ausbrach, die Holländer die Partei des Ordens ergriffen und ihr Verhältnis zu Danzig schnell feindlich wurde. Von Verhandlungen, die bis Ende 1454 hätten stattfinden sollen, konnte des Krieges wegen vorerst nicht mehr die Rede sein.

---

[1]) HR. 2. III n. 308 § 1, vgl. II n. 640; III n. 406 § 1, 414 § 1, Töppen, Akten, III n. 41 Abschn. 1, 2 u. die Zusätze in den Varianten das., Livl. UB. X n. 335, 340, 346, 441, 446, 474, 477, 515 § 4.

[2]) Livl. UB. X n. 515, 608, 615, 627, 648, Vgl. Hirsch, Danzig, S. 132.

[3]) Livl. UB. X n. 669, HR. 2. III n. 594 § 4, 607 § 2, vgl. 675 § 1, IV n. 140 § 4, 422 § 4, 5, 424, 644, 757 § 10, V n. 60 § 2, VI n. 278 § 12, Hans. UB. VIII n. 5, 8, 25, 39, 41, 49, 217, 239, 791.

[4]) Hans. UB. VIII n. 233.

Günstiger als zu den östlichen Hansestädten entwickelte sich das Verhältnis der Holländer zu den wendischen. Auch hier zwar blieben sie mit der Ratifikation des Kopenhagener Vertrags im Rückstand, doch Herzog Philipp vollzog dieselbe. Und die wendischen Städte mußten sich daran genügen lassen. Eine selbständige Mitwirkung seiner Untertanen in der Politik neben sich ließ der Herzog auch bei dieser Gelegenheit nicht zu.[1]) Aber die Verhandlungen, die gemäß dem Kopenhagener Vertrag Pfingsten 1444 zwischen beiden Parteien über den einander zugefügten Schaden stattfanden, waren erfolglos. Auch eine Einigung über eine Stadt, die Oberschiedsrichterin darüber sein sollte, konnte nicht erzielt werden. Die wendischen Boten waren außerdem erbittert über das Eingreifen des Herzogs durch etliche seiner Räte in die Verhandlungen, die ungehörige Anträge vorgebracht hätten. Nur über die Fortdauer des Friedens bis zum Ablauf des Stillstands waren beide Teile einer Meinung.[2])

Das die wendischen Boten verletzende Eingreifen des Herzogs in die Verhandlungen hing wohl mit dem Zwist zwischen Bremen und Holland zusammen. Denn in dem wendisch-holländischen Krieg hatten auch Bremer Bürger durch holländische Auslieger Schaden erlitten, und da Holland dafür Ersatz zu leisten ablehnte, hatte Bremen kurzerhand Fehde begonnen und die Hansen am 24. Juli 1442 vor jeder Handels- und Schiffahrtsgemeinschaft mit seinem Gegner gewarnt.[3]) Eine wilde Kaperfehde brach aus. Die Bremer Auslieger gingen sehr tatkräftig und erfolgreich vor, störten den Heringsfang der Holländer, nahmen holländische Fischer in größerer Zahl gefangen. Ende Mai 1443 fingen sie unter Führung des Grote Gerd im Kattegat 13 holländische, überwiegend mit Baiensalz geladene Schiffe von Amsterdam, Briel und Zierixee, brachten die Beute in den aus der Zeit der Vitalienbrüder und des schleswiger Kriegs berüchtigten Klipphafen Golwitz bei Wismar und fanden trotz der strengen Verbote der Hansestädte an Lübecker und

---

[1]) HR. 2. II n. 496, III n. 126 § 5, VII n. 479.

[2]) HR. 2. III n. 94 § 2, 3, 6, 95, 113—115, 126 § 2, 4, 5, 129, 131, 145, 147, 148, 150—152, Hans. UB. VIII n. 89, Lüb. Chronik, hrsg. v. Grautoff, II S. 92.

[3]) HR. 2. II n. 439 § 10, 15, 53, 54, 444, 652 u. Anm. 1, 653 § 10, 654, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 169, Grautoff, Lüb. Chron., II S. 83 f., von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 331 ff.

Wismarer Kaufleuten schnell willkommene Abnehmer.[1]) Dennoch machten in den Verhandlungen zu Kampen — und darin wahrscheinlich bestand das Eingreifen des Herzogs in den Gang derselben — die Holländer die Hanse für jenen Schaden, den sie auf 34 000 rheinische Gulden berechneten, verantwortlich. Natürlich lehnten die wendischen Boten jeden Zusammenhang mit der Fehde Bremens entschieden ab.[2])

Harderwijker, Livländer und andere Hansen erlitten durch die Bremer Auslieger Schaden, Kölner verloren durch sie in einem Antwerpener Schiff Wein. Anscheinend schwere Verluste hatten Schotten, auch Spanier wurden geschädigt. Eine mächtige genuesische Krake mit wertvoller Ladung Malvasier, Klaret, Spezereien, Öl und anderer südlicher Erzeugnisse wurde auf der Fahrt nach England 1445 durch Bremer unter Herger Rotermund nach heftigem Kampf genommen und in die Weser gebracht, wo sie wegen ihrer Größe das Staunen der Bremer Bevölkerung erregte. Nur durch bedeutende Geldzahlungen vermochten die Ladungsbesitzer Schiff und Gut wieder auszulösen.[3]) Dagegen zog die Wegnahme eines der Königin von Frankreich gehörigen Holks auch die Hanse in Mitleidenschaft, insofern die französische Regierung von ihr Genugtuung für den Übergriff eines ihrer Mitglieder verlangte. Die Kapereien der Bremer wurden den Holländern so unbequem, daß sie am 8. Mai 1446 in Harderwijk mit Bremen einen Frieden schlossen, der ihnen noch obendrein die Zahlung von 12 000 Goldgulden auferlegte und die Genehmigung des Herzogs erhielt.[4]) Das temperamentvolle Vorgehen der Bremer zur See sticht vorteilhaft ab von der lässigen Kriegführung der wendischen Städte gegen die Holländer.

Der Verlängerung des Stillstands zwischen den wendischen Städten und Holland 1451 war jedoch die allgemeine Situation nicht günstig. Denn die wendischen Städte wurden wegen des Seeraubs

---

[1]) HR. 2. VII S. 706 Anm. 1, III n. 49—52, 58 § 2, 106, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 84, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 170, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 334 f.

[2]) HR. 2. III n. 152.

[3]) Schrassert, Hardervicum antiquum, II S. 34 ff., HR. 2. III n. 149 u. Anm. 2, 3, 216 § 11, 220, Lüb. UB. VIII n. 231, Meibom, Script. rer. Germ., II S. 77, Lappenberg, Bremische Geschichtsquellen, S. 170 f., Strals. Chron. S. 187, v. Bippen a. a. O., I S. 335 f.

[4]) v. Bippen a. a. O. I S. 337 f., vgl. Hans. UB. VIII n. 114 § 2, 3.

vor der flandrischen Küste auch gegen die Holländer mehr und mehr erbittert, weil die Räuber zum Teil aus Holland und Seeland stammten oder doch dort verkehrten und die gemachte Beute absetzten, ohne daß die holländische Regierung dagegen einschritt.[1]) Mit großer Besorgnis sahen insbesondere der Hochmeister und seine Städte die Stillstandserneuerung dadurch gefährdet. Dennoch wurde diese im letzten Augenblick, als der Herr von Veere und der Herzog schon den Ausbruch des Kriegs für nicht mehr unwahrscheinlich hielten, durch das hansische Kontor für weitere zehn Jahre zustande gebracht. Am 24. Oktober 1451 erfolgte vor dem Bischof in Utrecht durch Gesandte des Kontors und des Herzogs die Auswechslung der Urkunden der Städte und des Herzogs.[2]) Der Fortbestand des Verkehrs zwischen der Hanse und den nördlichen Niederlanden während der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern war dadurch gesichert.

Wenn Herzog Philipp 1452 Amsterdam für die handelsreichste Stadt von Holland erklärte, wo die Kaufleute von allen Enden zusammenströmten des guten Hafens wegen, so verdankte es diese Frequenz zu einem nicht geringen Teil der hansischen Verkehrssperre über Flandern, die namentlich den preußischen und livländischen Verkehr in bedeutend stärkerem Maß als früher nach Amsterdam lenkte. Die Stadt markierte alsbald die Fahrstraße von der See bis an ihren Hafen in umfassender Weise durch 60 schwimmende Tonnen und vier an wichtigen Küstenpunkten aufgestellte Schiffahrtszeichen, machte aber die Gunst des vermehrten Seeverkehrs auch finanziell für sich nutzbar, indem sie von Herzog Philipp die Erlaubnis zur Erhöhung des Tonnengeldes erlangte, von dem sie die Kosten der jährlichen Auslegung der Schiffahrtszeichen bestritt. Und da nun auch Kampen die Fahrstraße zu seinem Hafen besser zu bezeichnen wünschte, übernahm Amsterdam auch dies vertragsmäßig gegen jährliche Zahlung einer bestimmten Summe.[3])

Das Verbot der flandrischen Tuche im hansischen Handel vermehrte die Tuchmanufaktur in Holland erheblich, machte sie

---

[1]) HR. 2. III n. 299, 613, HR. 3. I n. 226 § 6, 7, Hans. UB. VIII n. 794.

[2]) HR. 2. III n. 693 § 2, 694 § 8, 695 § 4, 6, IV n. 8—10, 12, 13, Hans. UB. VIII n. 69, 71 u. Anm. 1, 81, 85, 88, 89, 99, 114 § 4, 7, 8, 1259 § 1—3, 6, 7.

[3]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 74, Hans. UB. VIII n. 144 u. Vorbemerkung.

an manchen Plätzen überhaupt erst lebensfähig. Die Hanse, die mit der holländischen Draperie als einer wichtigen Aushilfe damals rechnen mußte, sträubte sich nur gegen die Verarbeitung in Flandern gekaufter Wolle, hatte aber nichts dagegen, daß die Holländer aus Calais über Flandern Wolle bezogen.[1]) Ihre Verkehrsbeziehungen zu Calais wurden von den Holländern nach dem Vorgange Leidens seit 1446 verbessert und erweitert, da auch die Wollpreise dort gerade nicht hoch waren und durch das Privileg der Zollfreiheit zu Gravelingen für die Einfuhr englischer Wolle und Tuche, das der Herzog ihnen 1452 als Preis für ihre Hilfeleistung im Genter Krieg verlieh, gefördert.[2]) Der Aufschwung der holländischen Tuchindustrie hatte auch eine Vermehrung der Einfuhr von Waid aus Mitteldeutschland zur Folge; lübische Kaufleute brachten ihn aus Thüringen über Magdeburg, 1461 kamen einmal in einem Transport 242 Fässer Waid.[3])

Auch andere Nahrungszweige belebten sich oder wurden in dieser Zeit in holländischen Städten heimisch. Befand sich auch in Haarlem das wichtige Gewerbe der Brauerei anscheinend grade im Rückgang, so rief Middelburg 1448 und 1449 durch Verträge mit Unternehmern, denen es zu dem Zweck Geldunterstützungen gewährte, Braubetriebe ins Leben. Es organisierte 1456 ein Gewerbe der Seifensieder, um diesen unlängst dort aufgekommenen Erwerbszweig zu befördern und belegte die Einfuhr fremder Seife mit Zoll. Spanische Wolle scheint in dieser Zeit lebhaft eingeführt worden zu sein.[4]) Auch durch reichlichen Fremdenverkehr der Merchant Adventurers, der Kölner und anderer Hansen, auch südländischer Kaufleute zeichnete sich namentlich diese Stadt seit der Zeit der hansischen Sperre gegen Flandern aus.[5])

Die Wiederbelebung von Handel und Schiffahrt in den nördlichen Niederlanden erfolgte nach 1441 erst sehr allmählich. Das

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 8, 18, 161 § 12, 196 § 12, 13.

[2]) Blok, Eene holl. Stad, II S. 306, 320, Hans. UB. VIII n. 151 Vorbemerkung; Verordnung Herzog Philipps 1452 über die Kontrolle der Amsterdamer Tuchindustrie vgl. bei van de Wall, Handvesten van Amsterdam S. 23 f.

[3]) Lüb. UB. IX n. 82, 182, X n. 89, 114.

[4]) Enschedé, Invent. van Haarlem, I S. 25 n. 176, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 245, 250, 276, 314, 342.

[5]) Hans. UB. VIII n. 260, 392, 1043, 1183, IX n. 10 u. Anm. 4, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 322.

Land war materiell zu erschöpft durch Kriege und Teuerung. Ein größerer Aufschwung des Verkehrs der Holländer, besonders anscheinend durch den Sund, vollzog sich erst in dem Jahrzehnt von 1450—1460.[1]) Damals kam auch im holländischen Schiffsbau ein neuer, für die Zwecke eines gesteigerten Seeverkehrs geeigneterer Schiffstyp nach spanisch-französischem Vorbild, das Krawel, in Aufnahme. Besonders wuchs der holländische Zwischenverkehr in der Austauschbewegung zwischen der Ostsee und Westeuropa wieder. Er wurde befördert zunächst durch die hansische Sperre gegen Flandern, die den verbotenen Handel herausforderte. Auch der Ausbruch des inneren Kriegs in Preußen, der die Interessen und Kräfte Danzigs für länger als ein Jahrzehnt in stärkstem Maß fesselte, leistete der Ausbreitung des holländischen Verkehrs im Osten Vorschub. Die zeitweilige Feindschaft zwischen Danzig und Amsterdam trieb ihn in die Ordenshäfen Königsberg, Memel u. a. Die Holländer begannen sich in den östlichen Hansestädten wieder einzunisten, hielten dort Winterlage, suchten zum Binnenland direkte Verkehrsbeziehungen mit ihrem Hering und anderen Waren anzuknüpfen. Auch das Zerwürfnis zwischen England und Lübeck, das 1458 eine besonders große Schärfe erhielt, regte die Holländer wie schon der preußische Krieg an, auch einen Teil des Handels zwischen der Hanse und England, trotz des gerade nicht günstigen Verhältnisses zwischen Burgund und England, an sich zu ziehen. In den holländisch-hinterpommerschen Verkehrsbeziehungen, die vielleicht erst in den dreißiger Jahren unter König Erich von Pommern lebhafter geworden und nun wieder angeknüpft wurden, war ein Haupthandelsartikel das Bündelholz, das in der Umgegend von Kolberg und Rügenwalde gewonnen wurde. Beide Plätze suchten Ausfuhr und Verkauf desselben auf ihre Märkte und in den Händen ihrer Bürger zu konzentrieren. Auch Stolper standen in Verkehr mit Holland.[2])

Wie der holländischen Tuchindustrie so kam der neue Aufschwung des holländischen Ostseeverkehrs vor allem dem Herings- und Baiensalzgeschäft der Holländer zugute. Der holländische Hering, der nun bereits das Rheingebiet bis Basel hinauf beherrschte, kam seit

[1]) Vgl. auch die seeländische Chronik von Reygersberg, hg. von Boxhorn 1644, II S. 232f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 373, 437, 536, 949.

dieser Zeit auch als Importware nach dem Ostseegebiet immer entschiedener in Aufnahme, selbst im Versand über Hamburg und Lübeck. Ganz besonders aber war es das Baiensalzgeschäft, durch das die holländische Reederei und Kaufmannschaft namentlich seit dem Ausbruch des Krieges im Ordensland aufs kräftigste gefördert wurde. 1458 konnte Amsterdam dem Hochmeister erklären, daß seine gesamten Schiffer, Schiffsleute und Schiffe im Frühjahr in der Baienfahrt beschäftigt gewesen seien.[1] Und das Privileg, das König Ludwig XI. von Frankreich den Holländern im Februar 1462, $1^1/_2$ Jahre eher als den Hansen, für ihren Verkehr in Frankreich erteilte, gab ihnen insbesondere an der westfranzösischen Küste größere Sicherheit.[2] Andererseits sah die livländisch-lübische Kaufmannschaft, wenn sie ihr Salz früher als die Holländer nach Livland gebracht hatte, besorgt dem Preissturz entgegen, den das Erscheinen der holländischen Salzflotte nach sich zu ziehen pflegte. Über ein Nichterscheinen der Holländer aber freuten sich auch diejenigen hansischen Kaufleute, die in Livland Asche, Holz und andere Landesprodukte einkauften, denn sonst trieb die Nachfrage der Holländer darnach die Preise derselben in die Höhe.[3]

Auch ihre Beziehungen zum skandinavischen Norden wußten die Holländer nach 1441 weiter günstig zu gestalten. König Christof gab, vielleicht auf das Drängen der gegen die Hansen sehr erbitterten Norweger einer Anzahl holländischer Städte Privilegien und damit die rechtlichen Grundlagen für ihren Verkehr nach Norwegen, am 24. August 1443 Amsterdam, am 2. Oktober Zierixee, am 22. November Briel und Schiedam und ein Jahr später am 1. Dezember 1444 Hoorn.[4] Die im Kopenhagener Frieden 1441 den Holländern zur Vorbedingung für die Bestätigung ihrer dänischen Privilegien gemachte Zahlung von 5000 Gulden erzwang König Christof, als die Holländer sie von Jahr zu Jahr verzögerten, durch eine ähnliche Gewaltmaßregel, wie sie von Danzig zu ähnlichem Zweck 1443 gegen sie angewendet worden war. Im Juli 1447 ließ er

[1] Hans. UB. VIII n. 739, vgl. 316.

[2] Hans. UB. IX S. 16 Anm. 2.

[3] Vgl. Stein, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898, S. 90, 95, 99, 101, 104.

[4] Christensen, Unionskongerne S. 153, 65 Anm. 3, 97 Anm. 3, 98 Anm. 1, wo noch hinzuweisen gewesen wäre auf Alkemade u. v. d. Schelling, Beschrivinge van den Briel, 1729, II S. 69, vgl. I S. 186.

bei Kopenhagen 24 holländische Schiffe anhalten und einen Teil ihrer Ladung zur Befriedigung seiner Forderungen wegnehmen. Schon am 23. November empfing er daraufhin durch eine holländische Gesandtschaft das Geld und bestätigte nun auch anstandslos die holländischen Privilegien in seinen Reichen für ewige Zeit.[1]) Es war hiermit sicher trotz seines gerade sehr gespannten Verhältnisses zu Lübeck vom König kein Vorstoß gegen die Hanse beabsichtigt, aber Tatsache war es gleichwohl, daß nunmehr durch die Gewährung fester Grundlagen für ihren Verkehr im Norden die Holländer in dieser alten Domäne der wendischen Städte eine gesicherte Stellung für ihren kommerziellen und politischen Wettbewerb mit diesen gewonnen hatten.

Zu dem neuen Beherrscher von Dänemark und Norwegen, Christian I., erlangten sie aber charakteristischerweise seit dem Eintritt einer Spannung zwischen ihm und Lübeck Fühlung. Am 7. September 1452 bestätigte er Amsterdam den Genuß seiner bisherigen Privilegien in beiden Reichen,[2]) und am 29. November 1454 erteilte er allgemein den Angehörigen der nördlichen Niederlande, früher noch als den Hansen, Geleit für seine beiden Reiche, ausgenommen die norwegischen Schatzlande. Sie sollten im Sund nicht über den üblichen Zoll hinaus beschwert und angehalten werden, außer wenn der König ihrer Schiffe, Schiffsleute und Waren für seine Zwecke bedürfe, wofür aber sofort angemessene Bezahlung geleistet werden sollte.[3]) Als König Christian I. 1457 auch die schwedische Krone erhielt und Amsterdam ihn auch um die Bekräftigung der Rechtsgrundlagen seines Verkehrs mit Schweden bat, vollzog er dieselbe am 24. Dezember 1458 in der Form einer allgemeinen Bestätigung der Amsterdamer Privilegien für alle 3 Reiche, jedoch mit der nicht unwesentlichen Klausel, daß sie den Privilegien seiner eignen Untertanen nicht nachteilig seien.[4]) An der Herstellung dieser guten Beziehungen zwischen Holland und den nordischen Herrschern auf politisch-kommerziellem Gebiet hatte anscheinend ein Amsterdamer, Reyner Anderssen, hervorragenden Anteil. Er war 1440, im Moment der ersten beiderseitigen

---

[1]) Christensen, Unionskongerne, S. 153 ff.
[2]) Hans. UB. VIII n. 182, vgl. n. 136 u. Anm. 4, 177.
[3]) Hans. UB. VIII n. 377.
[4]) Hans. UB. VIII n. 753.

Anknüpfung, Gesandter Hollands bei König Christof gewesen, 1453 Schöffe von Amsterdam und überwies Ende 1458 und Anfang 1459 König Christian verschiedene bedeutende Zahlungen, vermutlich für die jüngst erlangten Privilegien.[1])

Nach dem Tode des mit Lübeck befreundeten Herzogs Adolf von Schleswig kam durch den Übergang der Herrschaft über Schleswig und Holstein an König Christian 1460 auch die zweite wichtigste Verbindungsstraße zwischen Ost- und Nordsee, die über den Süden der jütischen Halbinsel führte, unter dänische Herrschaft.

Wieder war Amsterdam schnell auf dem Platz, um für seinen Verkehr nach der Ostsee aus den veränderten günstigeren Verhältnissen Vorteil zu ziehen. Denn am 8. Dezember 1461 erwarb es von König Christian ein Privileg für seinen Verkehr quer durch die Halbinsel von Husum nach Schleswig und Flensburg und einen besonderen Zolltarif dafür. Daß diese neue Verkehrsrichtung nicht unbenutzt blieb, zeigt das Emporblühen Husums in den sechziger Jahren.[2]) So war neben der alten großen Landstraße von Hamburg nach Lübeck, die von diesen beiden Städten kontrolliert wurde, eine neue Überlandverbindung zwischen der Ost- und Nordsee, die unabhängig von irgendwelchen Hansestädten war, geschaffen, und für diese besaß der Verkehr der Amsterdamer feste Rechtsgrundlagen. So waren die Holländer mit Erfolg namentlich nach 1450 bestrebt, aus jeder Störung der Beziehungen der Hansestädte zu irgendeiner Macht für ihren eigenen Handel und Verkehr die möglichsten Vorteile zu ziehen.

Auch jetzt waren die Sitze dieser neubelebten kommerziellen Bewegung durchaus die nordholländischen und seeländischen Gemeinwesen. Dagegen suchte Dordrecht seine Bedeutung als Brennpunkt des holländischen Handels immer mehr nur durch seinen mächtig ausgedehnten Stapelzwang zu behaupten, den es auf das Stapelprivileg von 1355 stützte, wonach alle Güter, die Rhein, Maas, Waal, Yssel, Lek und Merwede hinauf oder herabkämen, dort stapelpflichtig sein sollten. Aber dadurch trieb es mehr und mehr die oberländischen, die westfälischen, rheinischen und besonders

---

[1]) Hans. UB. VIII S. 468 Anm. 5, Christensen, Unionskongerne, S. 224 Anm. 4, ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 382.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1093, 1094, S. 657 Anm. 1, Christensen Unionskongerne S. 350 ff.

kölnischen Kaufleute nach andern Plätzen, namentlich Antwerpen, wo ihrem Verkehr über See solche Schranken nicht entgegenstanden. Feindlich stieß es in den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts mit den nordholländischen Städten zusammen, als diese die Freiheit der Ysselfahrt durchsetzen wollten. Daraufhin verfügte Herzog Philipp dieselbe 1446 für die nächsten fünf Jahre. Und als Dordrecht dann abermals sein Stapelrecht auf den Ysselverkehr auszudehnen versuchte, traf er 1453 Bestimmungen, die ein Kompromiß zwischen beiden Parteien waren, und deren Giltigkeit fünf Jahre später von ihm für unbestimmte Zeit verlängert wurde.[1])

Das politische Verhältnis zwischen den wendischen Städten und Holland nach 1451 zeigte, daß beide Teile willens waren, miteinander in Frieden auszukommen. Für den Zoll zu Gouda und Gervliet bewilligten der Herzog, die holländische Regierung und die Zöllner dem hansischen Kontor 1455 neue Tarife.[2]) Ein Zusammenstoß zwischen Lübeck und Holland, weil die gegen England ausgesandten lübischen Auslieger im Juni 1452 holländische Schiffe nach englischen Waren durchsucht und dabei Angehörige von Amsterdam, Enkhuyzen, Veere, Middelburg und Zierixee geschädigt hatten, wurde vermieden, da Lübeck Ersatz leistete.[3]) Die im Vertrag von 1451 festgesetzten Verhandlungen konnten Pfingsten 1454 nicht in Kampen stattfinden, wahrscheinlich weil die wendischen Städte durch die Streitigkeiten zwischen Lübeck und Graf Gerd von Oldenburg an der Besendung verhindert wurden. Als sie ein Jahr darauf an derselben Stätte abgehalten wurden, kam man nicht einmal bis zur Erörterung der Streitpunkte. Beide Teile blieben an Äußerlichkeiten haften, scheuten sich, jenen auf den Grund zu gehen, und brachen die Verhandlungen schließlich kurz ab. Aber der Stillstand wurde dadurch nicht beeinträchtigt.[4])

Auch der Zusammenstoß zwischen Holland und Danzig im Zusammenhang mit dem Ordenskrieg zog weitere Kreise nicht in

---

[1]) van Rijswijk, Geschied. van het Dordtsche Stapelrecht, S. 37ff, 55ff, Hans. UB. VIII S. 175 Anm. 8.

[2]) Hans. UB. VIII n. 382—385, 431.

[3]) Hans. UB. VIII n. 155 u. Vorbemerkg. u. Anm. 3, 227, 245 u. Vorbemerkg., 265, 274, 313, 411, HR. 2. IV n. 152, 161 § 8.

[4]) HR. 2. V n. 329 § 5, IV n. 353, 354, Hans. UB. VIII n. 352 Vorbem., 402 Vorbem., S. 284 Anm. 1.

Mitleidenschaft.[1]) Gefährlicher schien für den hansischen Verkehr die sehr scharfe Auseinandersetzung, die zwischen Amsterdam und Hamburg über den von diesem in Anspruch genommenen Getreidestapel eintrat, denn 1460 ließ Hamburg holländische Schiffe aufgreifen, die mit Umgehung desselben Getreide aus dem Elbgebiet ausführen wollten. Holland und die burgundische Regierung protestierten dagegen als eine Verletzung des Kopenhagener Vertrags, Amsterdam arrestierte dort weilende Hamburger und ihre Güter. Vergeblich setzte Hamburg auseinander, daß seine Forderung keine Neuerung sei, daß das Verbot der Umgehung seines Getreidestapels jährlich in seiner Bursprache verkündet werde, daß es seit Menschengedenken Hoheitsrechte und Schirmvogtei auf der Elbe ausgeübt, seine Festen und Schlösser längs des Stroms und seinen Zoll auf demselben habe.[2]) Als es aber Schiffe gegen die Holländer auf die Elbe sandte, die Holländer bei sich festnahm, in Kirchen und Klöstern gefangen setzte und von Lübeck ein gleiches Vorgehen verlangte, lenkte Amsterdam ein. Im Oktober 1460 hoben beide Teile die gegenseitig verfügten Maßregeln wieder auf. Denn die Verbindung mit Hamburg war gerade in diesen Jahren, da die nach Danzig ihm verschlossen war, für Amsterdam von um so größerer Bedeutung. Die in Hamburg zur Fahrt nach dem Westen mit Gütern bereit liegende Handelsflotte konnte zur Freude Amsterdams nun aussegeln.[3]) Auch im folgenden Jahr, als Amsterdam den Streit wieder aufnahm, wurde es schnell durch ein abermaliges energisches Vorgehen Hamburgs zum Frieden genötigt und rief Lübeck um seine Vermittelung und guten Dienste zur Aufrechterhaltung des freien Handelsverkehrs zwischen Amsterdam und Hamburg an.[4]) Die starke und schnelle Gereiztheit zwischen beiden Städten ist ein Beweis für die Fülle gegenseitiger Beziehungen und demgemäß vorhandener Reibungsflächen.

Inzwischen war bereits die Frage nach einer abermaligen Verlängerung des Stillstandes an die wendischen Städte und Holland herangetreten. Lübeck, mit England verfeindet und daher um so mehr von dem Wunsch beseelt, die günstigen Beziehungen der Hanse

[1]) Näheres vgl. in diesem Buch, III, 1. Kap.

[2]) Hans. UB. VIII n. 957, 974, HR. 2. V n. 14, VII S. 108 § 27.

[3]) HR. 2. V S. 1, n. 15—22, VII S. 109 § 29, Hans. UB. VIII S. 586 Anm. 4.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1077, 1085, 1090, 1104.

zu den Niederlanden und Burgund zu bewahren, hatte schon im Sommer 1460 das Kontor mit der Verlängerung des Stillstandes um weitere zehn Jahre beauftragt. Diese Lage war auch den Holländern nicht unbekannt. Noch im Frühjahr 1461 wechselten beide Teile Klageschriften gegen einander aus, und als es endlich am 8. Mai 1461 in Brügge, vielleicht durch das vermittelnde Eingreifen von Kölnern, zu einer abermals zehnjährigen Stillstandsverlängerung kam, befand sich das Kontor auch in anderer Weise in Zwangslage. Denn gerade hatten von Brügge die hansischen Kaufleute ihre Güter nach Holland zu Spedition nach dem Osten gesandt. Außerdem stand die Ankunft großer hansischer Warenmengen aus dem Osten, besonders aus Livland, auch in Holland bevor, und Weisungen, diese anderswohin zu führen, konnten nicht mehr ergehen.[1] Unterm Datum des 29. Mai wurde der Vertrag vom Herzog und von den wendischen Städten ratifiziert.

Auch jetzt nahm die Hanse daraus sofort Anlaß, durch den Hansetag zu Lübeck im Juni 1461 ihren Mitgliedern eine ganze Anzahl von Satzungen ihres Handelssystems in Erinnerung zu bringen, deren konsequente Durchführung die Ausbreitung des holländischen Verkehrs in Schranken halten mußte. Auch die Ordonnanz über die Stapelpflicht der Tuche von Leiden, Amsterdam und Schiedam in Brügge wurde erneuert.[2] Beschlossen wurde ferner insbesondere ein Verbot der Befrachtung der Holländer nach Livland, eine alte Lieblingsidee Lübecks, deren Ausführung bisher immer in erster Linie am Widerstand der livländischen Städte selbst gescheitert war. Auch diesmal protestierten Riga und Reval entschieden gegen das Verbot, wenn es nicht auch auf Preußen ausgedehnt werde. Und auch das Brügger Kontor unterließ die Verkündigung desselben, wie es Lübeck erklärte, weil aus Preußen jetzt wegen des Krieges dort und wegen des Unfriedens zwischen Danzig und Amsterdam keine Schiffe nach dem Westen kämen, der hansische Kaufmann im Westen daher notgedrungen holländische und andere nichthansische Schiffe befrachten müsse, was er nicht tun würde, wenn er hansische genug bekommen könnte. Zutreffender nannte es das Kontor bald darauf eine alte Gewohnheit der Hansen,

---

[1] HR. 2. V n. 8, 10, 13, 67, 68 § 2, 69, 73, 74, Hans. UB. VIII S. 660 Anm. 4, n. 1102 § 1, 3.

[2] HR. 2. V n. 121 § 5.

im Verkehr aus der Baie nach dem Osten außer hansischen, wenn solche nicht hinreichend vorhanden, auch nichthansische Schiffe zu befrachten.[1]) So unterblieb die Ausführung des Verbots auch jetzt.

In ihren Einladungsschreiben zum Hansetag hatten die wendischen Städte im Frühjahr 1461 betont, daß die Holländer zurzeit mehr Handel und Geschäftsbetrieb hätten, als die hansischen Kaufleute. Und Dorpat hatte im Mai den bevorstehenden Hansetag brieflich ersucht, der Verdrängung der hansischen Kaufleute durch die Holländer und Seeländer, die Nürnberger und andere Nichthansen entgegenzutreten.[2]) Zwar war die Äußerung der wendischen Städte wohl übertrieben. Aber der Aufschwung des holländischen Handels seit der Zeit der hansischen Verkehrssperre gegen Flandern, verglichen mit der Zeit seines Darniederliegens zwischen 1440 und 1450, war sicher auffallend und konnte zu Besorgnissen innerhalb der Hanse Anlaß geben. Mit diesen Eindrücken traten die wendischen Städte in die neue zehnjährige Stillstandsperiode ein; sie mußten gewärtig sein, sich auch weiterhin einem Zunehmen des holländischen Verkehrs gegenüber zu sehen.

---

3. Fortschritte und Veränderungen im hansischen Verkehr mit Frankreich und Südwesteuropa.

Die bedeutende Zunahme des Seeverkehrs der östlichen Hansestädte, voran der wendischen, nach Brügge, in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bewirkte, daß auch wie die italienischen so die Kaufleute und Schiffer der verschiedenen Landschaften und Häfen Westfrankreichs und der Pyrenäischen Halbinsel Brügge den Vorzug vor den Messen der Champagne gaben und einen Seeverkehr dorthin entwickelten. Eine Straße der Fremden aus Bajonne ist in Brügge 1284 zuerst nachzuweisen, derjenigen aus Spanien, d. h. dem Königreich Kastilien im selben Jahr, aus Gascogne und Bordeaux 1292, aus Portugal 1308, aus Bilbao 1344.[3]) Auch für die Bretonen,

[1]) HR. 2. V n. 101 § 10, 121 § 5, 141, 224. Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

[2]) HR. 2. V n. 70, 87.

[3]) Hans. UB. III S. 474 Anm., vgl. oben S. 14.

so dürftig ihre eigene Handelstätigkeit auch noch länger als ein Jahrhundert blieb, war doch Brügge der Zentralpunkt, wo sie ihren Wein, Kanevas, d. i. eine Art Segeltuch, und Salz absetzten.[1])

Außerhalb dieses Gebiets zwischen der Pyrenäischen Halbinsel, den Niederlanden und England aber hatte sich der Seeverkehr der anwohnenden Völker an der Westküste Frankreichs Zwischenstationen geschaffen, die die Umschlagsplätze ihres Handels miteinander waren, ehe die direkten durchgehenden Verkehrsverbindungen zwischen dem Süden und Norden dieses Gebiets üblich wurden, ähnlich wie Schonen lange Zeit das Vermittlungsgebiet war, auf dessen Boden die Anwohner der Nordsee und Ostsee gegeneinander ihre Waren austauschten. Hier war es die Insel Oléron mit den benachbarten Festlandshäfen La Rochelle und Brouage in Poitou. Der Wein und das Salz dieser Gegend zogen die Kaufleute von allen Seiten an und waren die Grundlage für einen daran sich anschließenden Umschlagsverkehr allgemeineren Charakters. Seit spätestens dem 13. Jahrhundert besaßen namentlich die Spanier immer größer werdende Verkehrsbeziehungen zu La Rochelle. Hier reichten sie sich zuerst mit den Flämingern die Hand. Es kennzeichnet die eigentümliche Rolle, die in der älteren Periode dieses westeuropäischen Seeverkehrs, im 13. und einem Teil des 14. Jahrhunderts die Insel Oléron und ihre Umgebung spielte, daß die seerechtlichen Bestimmungen, die dort entstanden oder doch gehandhabt und im 13. Jahrhundert aufgezeichnet sind, von zahlreichen andern Völkern übernommen wurden; in England noch im 13. Jahrhundert, in der ersten Hälfte des folgenden in Spanien und in Flandern von dem wichtigsten damaligen Seegerichtshof des Landes zu Damme und unbekannt zu welcher Zeit auch von Portugal und Schottland, von letzterem jedoch wahrscheinlich wie auch von der Hanse erst durch Vermittlung des Seegerichtshofs zu Damme.[2])

Viel mochten die Pilgerfahrten aus dem nördlichen Europa nach St. Jago di Compostella zur Anknüpfung kommerzieller Verbindungen beigetragen haben, auch in den späteren Jahrhunderten des Mittelalters waren sie selbst für den hansischen Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel nicht ohne jede Bedeutung.

---

[1]) Hans. UB. VI n. 291 § 2, Libell of englishe Policye, S. 71.

[2]) Vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts, I S. 43f.

Die politischen Verhältnisse dieses westeuropäischen Verkehrsgebiets, in dem Spanier, Portugiesen, Westfranzosen, Bretagner, Engländer und Fläminger miteinander Handel trieben, erhielten, wie die kommerziellen, ihr Gepräge durch den jeweiligen Stand des Ringens zwischen England und Frankreich um die Vorherrschaft in Westeuropa. Mit der Erwerbung der großen westfranzösischen Landschaften Guienne, Gascogne und Poitou durch England 1152 hatte dieser Kampf begonnen; oft durch längere oder kürzere Stillstandspausen unterbrochen, zog er sich durch die Jahrhunderte hin, und der endgiltige Verlust dieser Gebiete an Frankreich 1452 bedeutete in ihm nur einen Abschnitt. Zwar Gascogne und Guienne behaupteten die Engländer die drei Jahrhunderte hindurch. Bajonne und Bordeaux waren die Hauptstützpunkte ihrer Herrschaft dort nicht bloß militärisch, sondern auch kulturell und kommerziell. Ein großer Weinhandel verband diese Landschaften mit England und Flandern. Bordeaux galt in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Hansen wie Calais geradezu als eine englische Kolonie, ein Stück englischen Volkstums im fremden Land,[1]) und nur widerstrebend nahm Bordeaux 1452 die französische Herrschaft an. Häufiger hingegen wechselten Poitou und sein Haupthafenplatz La Rochelle den Herrn, bis diese Stadt 1372 durch das Zusammenwirken einer spanischen Hilfsflotte und eines französischen Landheeres dauernd in die Hand der Franzosen fiel. Eine englische Entsatzflotte wurde vor dem Hafen durch die Spanier vernichtet.

Jedoch das ausgedehnte Piratenunwesen, das der fortdauernde Kriegszustand im Westen großzog, war ein schweres Hindernis für den Verkehr. Die Räuber machten sich kein Gewissen daraus, die Schiffe und Flotten der Neutralen anzufallen, namentlich, wenn sie mit dem Feinde Verkehr unterhielten. Aber die französischen Piraten aus der Normandie und Picardie, im 15. Jahrhundert auch aus der Bretagne, waren wegen ihrer Wildheit besonders gefürchtet. So mußten sich die Neutralen hindurchzuwinden suchen, so gut es ging, oder die Neutralität aufgeben und einem der kriegführenden Teile sich anschließen. Die Portugiesen konnten wegen der offenbaren Geringfügigkeit ihres Handels ersteres durchführen. Sie gaben ihren Verkehr nach Flandern nicht auf und unterhielten andererseits enge kommerzielle und politische Freundschaft mit England,

[1]) HR. 2. II n. 221 § 8.

wohin sie Südfrüchte, Landbauprodukte, Felle und Salz einführten.[1]) Anders die Spanier. Durch die Bündnisse mit Frankreich 1368 und 1380, in denen Kastilien diesem auf Verlangen Kriegshilfe zur See versprach,[2]) zerschnitt es das politische und kommerzielle Band, durch das es bisher mit England verknüpft war. Das Büchlein von der englischen Staatsklugheit weiß von einem Handel der Spanier nach England nichts zu sagen. Um so mehr suchten sie ihren Handel mit La Rochelle und Brügge zu fördern. Südfrüchte, Sevillaöl, weiße kastilische Seife, sehr geschätzte Ziegen- und Lammfelle, Quecksilber, Schwefel und Eisen, das in Menge in dem kantabrischen Gebirge gewonnen und besonders im Schiffbau bevorzugt wurde, grobes Wolltuch, vor allem aber Wolle selbst waren ihre Handelsartikel.[3]) Die Wolle war zwar an Güte der englischen nicht gleichwertig, begann ihr aber in deren Hauptabsatzgebiet, in Flandern, wegen ihrer Billigkeit eine wachsende Konkurrenz zu machen.

England seinerseits, das unter König Eduard III. und auch noch in den folgenden Jahrzehnten eine stattliche Seemacht besaß, arbeitete ein halbes Jahrhundert lang daran, durch eine Reihe von Gewaltakten zugunsten seines Wollhandels den spanischen Verkehr von Flandern abzuschrecken und diesen und den flämischen Verkehr mit dem ihm verloren gegangenen Poitou und La Rochelle ebenfalls zu vernichten. Es nahm die politischen Verhältnisse zum Vorwand für den Versuch, bestimmte handelspolitische Absichten durchzuführen. Nachdem am 4. November 1348 die Spanier für ihren Verkehr in Flandern ein wertvolles Privileg erhalten hatten, verlegte schon 1350 eine große englische Kriegsflotte unter König Eduards III. eigener Führung bei Winchelsea der spanischen Handelsflotte, die auf der Heimfahrt von Sluys begriffen war, den Weg und nahm von 40 meist mit Tuch beladenen Schiffen 14 weg.[4]) 1371 warf sich ein englisches Geschwader, das deswegen in die westlichen Gewässer entsandt war, auf die nichtsahnend in der Baie, dem Hafen von Bourgneuf, liegende flämische Flotte, die mit Wein und Salz auf der Heimkehr von Rochelle sich befand, und

[1]) Libell of englishe Policye, S. 70f.

[2]) Schirrmacher, Gesch. Spaniens, V S. 494, VI S. 33.

[3]) Libell etc. S. 68ff., Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 270 Anm. 7.

[4]) Finot, Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen age, S. 62ff., vgl. 50ff.

erbeutete alle 25 Schiffe derselben. Wieder 1387 überfiel eine englische Flotte vor der Themsemündung eine von Rochelle kommende flämische Flotte und nahm sie weg. 1399 machte eine englische Flotte einen Anfall auf eine spanische Weinflotte, die nach Sluys wollte, und auch 1404 legte sich bei Calais ein englisches Geschwader einer spanischen Weinflotte in den Weg und schädigte sie um 17 Schiffe.[1])

Der Verkehr der Spanier nach Flandern, der Fläminger nach Westfrankreich wurde durch die Gewalttaten der Engländer zwar wohl beschränkt, aber nicht unterdrückt. Doch wurde der flämische namentlich nach den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts immer geringfügiger. Der spanische dagegen nahm unter dem Zusammenwirken verschiedener günstiger Umstände einen großen Aufschwung. Besonders hob sich die Einfuhr spanischer Wolle nach Flandern bedeutend, seitdem Burgund und England einander seit 1428 zunächst wirtschaftspolitisch und seit 1435 auch politisch mit schnell zunehmender Schärfe zu bekämpfen begannen. Zudem wurde die spanische Wolle durch die Einführung englischer Glocesterschafe in die spanische Schafzucht um 1437 verbessert und damit der englischen gegenüber noch konkurrenzfähiger.[2]) Immer mehr wurde sie und in zweiter Linie Eisen die Grundlage des spanisch-flandrischen Geschäfts.[3]) Gerade mit Bezug auf den Wollhandel verglich das Büchlein von der englischen Staatsklugheit um 1436 schon Spanien und Flandern Brüdern, die ohne einander nicht leben können, denn Spanien müsse seine Wolle dort absetzen, Flanderns Volkswirtschaft aber sei auf diese angewiesen. Und 1455 erklärte Flandern dem Herzog von Burgund, daß unter den spanischen Handelsartikeln Wolle der weitaus wichtigste sei und eine ganze Reihe flandrischer Städte ihr Tuch aus spanischer Wolle verfertige.[4])

Der Verkehr der Spanier nach Rochelle und Sluys und zurück erfolgte, wie auch bei den andern im Westen verkehrenden Nationen, wegen der fast dauernden Bedrohung der Seefahrt durch die kriegführenden Mächte und die Piraten in Flotten. Die Zeiten der

---

[1]) Finot a. a. O. S. 111 ff., 133 f., 138 f.

[2]) Schulte, Der mittelalterliche Handel zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 676.

[3]) Hans. UB. VI n. 821, HR. 2. I n. 317, 478.

[4]) Libell of englishe Policye, S. 69, HR. 2. IV n. 444 § 4.

Ankunft und Abfahrt dieser in Sluys scheinen vorzugsweise die Sommermonate gewesen zu sein, so daß die eine die andere ablöste. So waren 1429 im Juni viele spanische Schiffe mit Wolle und Eisen auf der Fahrt nach Flandern, 1459 wurde im August die Ankunft der spanischen Flotte in Brügge erwartet. Im Januar des folgenden Jahres befand sich diese noch in Sluys. Dagegen kam 1433 erst etwa Anfang Dezember eine große spanische Flotte mit Eisen und Wolle in das Zwijn. Im Jahre 1435 lag im Juli, 1443 und 1446 im August die spanische Flotte segelfertig zur Rückfahrt im Zwijn bereit.[1]) Die spanische Nation in Brügge, deren Versammlungsort das dortige Augustiner Eremitenkloster war, vereinigte im 15. Jahrhundert in sich die fünf Gruppen der Angehörigen Galiciens, Asturiens, Biskajas, des Baskenlandes und Altkastiliens, jede mit einem Konsul an der Spitze.[2])

Spanier, Fläminger und Engländer waren die Hauptrivalen, mit denen der hansische Seehandel zu tun hatte, als er noch im 13. Jahrhundert den Spuren der Fläminger folgend nach den westlichen Gestaden Europas, zunächst natürlich dem damaligen Umschlagsgebiet dieser Gegenden, Rochelle-Oléron-Brouage, geführt wurde. Schon das ältre hamburgische Schiffsrecht vom Jahre 1292 erwähnt als südlichsten Punkt des hamburgischen Seeverkehrs La Rochelle und als Güter, die er von dort einführte, Wein und Salz.[3]) Das ihm nachgebildete lübeckische Schiffsrecht nennt nur Wein aus La Rochelle, denn sein Salz bezog Lübeck noch ausschließlich von der Lüneburger Saline.[4]) Dreiviertel Jahrhundert lang sind dann die Spuren des hansischen Verkehrs nach diesen Gegenden noch äußerst dürftig, wurden wohl nur sehr gelegentlich Fahrten von Hansen dorthin unternommen. Erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts nahm er an Ausdehnung und Lebhaftigkeit mächtig zu.

Dies hing in erster Linie damit zusammen, daß damals ein neuer Artikel im hansischen Handel aufkam, der den Schwung der

---

[1]) Hans. UB. VI n. 821; HR. 2. IV n. 710; Hans. UB. VIII n. 871; HR. 2. I n. 317; n. 439, III n. 259, Lüb. UB. VIII n. 159.

[2]) Häbler, Der hansisch-spanische Konflikt von 1419 etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 63 Anm. 1., 79.

[3]) Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten hamburgischen Schiffrechts, in Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 49, 59, 88 § 9, 90 § 16.

[4]) Lüb. UB. II n. 105 Art. 10.

Handelsbewegung namentlich zwischen dem Westen und Osten, den Unternehmungsgeist und die Spekulationslust der hansischen Kaufleute ganz bedeutend anregte, der das atlantische Gestade Westeuropas in enge kommerzielle Wechselbeziehungen zum Ostseegebiet, namentlich dem Osten desselben, setzte, das Baiensalz. Die Baie, das ist die Meeresbucht mit dem Hafen Bourgneuf im Hintergrund, bei dem sich große Salzläger befanden, politisch der südlichste Teil von Bretagne südlich der Loire,[1]) wurde erst nach der Mitte des 14. Jahrhunderts um ihres Salzes willen für über ein Jahrhundert der Hauptanziehungspunkt des hansischen Verkehrs an der französischen Westküste. Im Anschluß an den Handel mit dem Baiensalz entwickelte sich dieser Platz, der vorher so wenig wie sein Salz irgendeine Rolle im Verkehrsleben gespielt hatte, zu einem allgemeineren Umschlagsplatz. Die Baie war als Verkehrsplatz sicherer als Brouage in dem damals besonders heftig von den Engländern und Franzosen umstrittenen Poitou und auch weniger weit von Brügge entfernt. Oléron und Brouage und das dortige Salz traten stark in den Hintergrund. Erst in der letzten Hälfte des 15. Jahrhunderts begann das Salz von Brouage in der Einfuhr nach dem hansischen Osten wieder eine wachsende Rolle zu spielen.[2]) Die Bretonen selbst nutzten das Baiensalz durch selbständigen Vertrieb wohl gerade so wenig aus, wie die Dänen den Hering im Sunde. Wie diese den Fisch für gewöhnlich nur fingen und an die nach Schonen kommenden Fremden verkauften, so setzten auch die Bretonen ihr Salz an die alljährlich zum Aufkauf desselben in der Baie erscheinenden Fremden, vor allem an die hansischen ab. Erst nach der Mitte des 15. Jahrhunderts machte Bretagne unter Herzog Franz II. in kommerzieller Hinsicht nicht unerhebliche Fortschritte.

Das unleugbar starke Anwachsen der Fischerei und des Fischhandels auf Schonen nach der Mitte des 14. Jahrhunderts, das einen starken Verbrauch des Lüneburger Salzes dort nach sich zog,

---

[1]) Vgl. Hans. UB. VI n. 629, VIII n. 129, HR. 2. VII n. 239; vgl. über die Örtlichkeit eingehend jetzt Agats, Der hansische Baienhandel, S. 3 ff.

[2]) Einfuhr desselben nach Reval 1422 Hans. UB. VI n. 500, vgl. Anm. 1 u. n. 443, nach Danzig vgl. Lauffer, Danzigs Schiffs- u. Warenverkehr am Ende des 15. Jahrh., l. Zeitschr. d. westpreuß. Gesch.-Vereins 33, Tabellen: 1474 aus Brouage 22 Hundert, aus der Baie 528 Hundert, 1475 entsprechend 109½ u. 9½, 1476 74 u. 95 Hundert.

scheint in Preußen und Livland einen gewissen Salzmangel zur Folge gehabt zu haben. Beide Länder machten damals große Fortschritte unter der segensreichen Regierung des Hochmeisters Winrich von Kniprode in der Erzeugung und im Verbrauch von Waren. Da sie dem Handel und der Schiffahrt vorwiegend Massengüter boten, wurden solche auch von den Schiffern im Westen bevorzugt. Das französische Seesalz war zwar nicht so fein als das lüneburgische und eignete sich zum Einsalzen der Heringe nicht so gut, aber es war billiger trotz des langen Transportweges und der Fracht, die wohl häufig nur wenig hinter dem Einkaufspreis des Salzes zurückblieb. Schließlich aber hatten Preußen und Livland bei ihrer wachsenden kommerziellen Bedeutung ein leicht erklärliches Interesse daran, die Handels- und Schiffahrtsvorherrschaft Lübecks zu vermindern, namentlich in einem so unentbehrlichen Artikel wie Salz, für das sie bisher vollständig auf Lübeck und Wismar, die beiden Exporthäfen des Lüneburger Salzes in damaliger Zeit, angewiesen waren. Aus diesen Gründen erklärten sich die Entstehung und der schnelle Aufschwung des Baiensalzhandels der Preußen und Livländer. Von vorn herein war die Reederei und Kaufmannschaft der süderseeischen Städte, die wie namentlich Kampen von alters ausgedehnte Verkehrsbeziehungen zur Ostsee besaßen, an diesem Geschäft stark beteiligt.[1]) Und wenn auch nach hansischer Verfügung nur hansische Schiffe in diesem Handelszweig verwendet werden sollten, so war es doch von Anfang an wohl Gewohnheit und blieb es auch später, wenn im Westen nicht genügend hansische vorhanden waren, auch nichthansische, flämische und besonders holländische Schiffe mitzuverwenden, ein Brauch, der namentlich die holländische Reederei in großem Maße förderte.[2])

In den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts scheint dann auch die Beteiligung der wendischen Kaufmannschaft und Reederei, besonders von Wismar und Lübeck, am Baienhandel zugenommen zu haben. Durch den Krieg der wendischen Städte mit dem Norden 1426—1435 wurde sie weiter vermehrt. Unter 36 Schiffen der hansischen Baienflotte, die von König Erich 1427 im Sunde

---

[1]) Vgl. die große Zahl niederländischer Schiffsnamen in den Revaler Zollbüchern, Stieda, Hans. Gesch. Qu. V.

[2]) HR. 2. V n. 224, vgl. HR. 1. VII n. 795, Hans. UB. VI n. 661, 716, 1084, HR. 2. I n. 525, III n. 532, 535, V n. 251, 264, Hans. UB. IX S. 663 Anm. 4.

weggenommen wurden, befanden sich 12 aus Wismar. Von der Baienflotte von 34 Schiffen im Jahre 1438 waren 23 preußische und livländische und 11 wendische. Unter den 1449 von den Engländern in der Baienflotte genommenen 50 hansischen Fahrzeugen waren 16 aus Lübeck und 2 aus Wismar neben 14 aus Danzig. Im Jahre 1458 nahmen die Engländer eine lübische Baienflotte von 18 Schiffen.[1])

Zugleich machten in den zwanziger und dreißiger Jahren des 15. Jahrhunderts die Holländer unter dem Einfluß der Sundsperre der wendischen Städte und der Salznot im Osten, die zum Blockadebruch reizte, den Schritt von Frachtfahrern der hansischen Kaufleute, die sie bisher im Salzgeschäfte gewesen waren, zu Händlern mit dem Baiensalz.[2]) Und als vollends 1454 der Krieg in Preußen ausbrach, die Verfeindung Danzigs mit Dänemark und Amsterdam den Verkehr seiner Bürger nach dem Westen stark verminderte, nahm der selbständige Handel der Holländer mit Baiensalz nach der Ostsee binnen kurzem einen sehr bedeutenden Aufschwung und wurde die holländische Reederei außerdem auch im hansischen Frachtgeschäft für Salz wegen des Ausbleibens der Danziger Schiffe im Westen stärker als sonst in Anspruch genommen. Mit der starken Konkurrenz der holländischen Händler und Schiffer im Baiensalzgeschäft mußte die Hanse fortan rechnen.

Wie die Revaler Zollbücher der siebziger und achtziger Jahre des 14. Jahrhunderts zeigen, führten die Schiffe, die mit Salz aus der Baie zurückkamen, vorzüglich Getreide nach dem Westen aus. Galt dies schon für Livland, so noch viel mehr für Preußen. In den Niederlanden, aber auch in Frankreich, wo die Kriegswirren im Norden und Westen den Getreidebau oft verhinderten, auch in England wurden die Waren wohl meist abgesetzt und neue Ladung zur Bezahlung des Salzes in der Baie mitgenommen.[3]) Die Fahrt nach der Baie erfolgte vom Zwijn aus jährlich in einer Flotte, zu der die aus dem Osten gekommenen und die im Westen außerdem von hansischen Kaufleuten dort gecharterten Schiffe sich vereinigten, der sich aber auch häufig die nichthansischen und hansischen

[1]) Vgl. 2. Buch, I, 1. Kap., 3. Kap., II. 4. Kap. Zum Anteil Lübecks und der wendischen Städte an den Baienfahrten vgl. Pauli, Lübeckische Zustände, III S. 43, 87 u. Anhang n. 111, 112, Lüb. UB. VIII n. 62, 65, 569, X n. 121, 283.

[2]) Vgl. oben S. 251, 272 f., 323.

[3]) HR. 1. VII n. 795, Libell of englishe Policye S. 77.

Schiffe anschlossen, die nach Rochelle, Lissabon u. a. fahren wollten. Die Zeit für die Abfahrt der Flotte waren die Wintermonate, unter normalen Verkehrsverhältnissen meist Dezember bis März,[1]) denn von ihrem Verbot der Winterschiffahrt nahm die Hanse den Verkehr der Ihrigen aus den Niederlanden und England nach dem Westen aus.[2]) Im Jahre 1462 erklärte es das hansische Kontor zu Brügge für eine alte Gewohnheit, daß dort im Herbst die Frachtabschlüsse auf Baiensalz, nämlich auf den Herbstmärkten in Antwerpen und Bergen op Zoom, in Sluys, Brügge und anderen niederländischen Häfen, abgesehen von Lübeck und den östlichen Häfen, erfolgten und die verfrachteten Schiffe im Beginn des neuen Jahres in die Baie segelten zur Einnahme der Ladung, um diese direkten Wegs „den rechten wech dat Zwen vorbij“ nach ihren livländischen Bestimmungshäfen, nach Danzig, Lübeck und Hamburg zu bringen.[3]) Die Rückfahrt der hansischen Salzflotte wurde dann meist im März, April oder auch Mai angetreten,[4]) und daraus ergibt sich auch der Zeitpunkt für das gewöhnliche Eintreffen der Salzschiffe in Reval, Riga und Danzig; am häufigsten war es die zweite Hälfte des Mai, sonst Juni, auch noch Juli, später jedoch als dieser und früher als Mai sehr selten.[5])

Sehr verschieden groß, je nach dem Salzbedürfnis, der Spekulationslust und den gerade vorliegenden Verkehrsverhältnissen, war die Anzahl der jährlich den Sund in der Richtung nach dem Osten durchfahrenden Salzschiffe. Flotten von hundert und mehr, die sich dann in der Ostsee nach den verschiedenen Häfen trennten, in

---

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. V n. 1047, HR. 1. VI n. 451, VII n. 145, 795, Hans. UB. VI n. 661, 1074; HR. 2. I n. 405, 525, II n. 61, 62, 66, 77, 211, IV n. 93, 104, Hans. UB. VIII S. 96 Anm. 3, n. 324, 667, HR. 2. V n. 5, 6, 224, 541.

[2]) Vgl. im dritten Buch, II, 1. Kap.

[3]) HR. 2. V n. 224, Hans. UB. VIII n. 1089. Daher bedurfte es eines besonderen Befehls des Kontors, wenn die Flotte auf der Rückfahrt das Zwijn anlaufen sollte, das. VI n. 661.

[4]) Daher die Wegnahme der Flotte im Kanal durch die Engländer 1417, 27. April, HR. 1. VI n. 451; durch die Holländer 1438, 31. Mai, das. 2. II n. 240, 264; durch die Engländer 1449, 23. Mai, das. III n. 531, 532; durch die Engländer 1458, aber erst 23. Juli, Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg., diese Flotte fuhr jedoch auch erst in den Fasten aus Lübeck nach der Baie, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 209.

[5]) Vgl. Stieda, Schiffahrtsregister, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884, S. 107ff. die Tabelle.

erster Linie nach Danzig und Reval, dann nach Riga und auch Lübeck segelten, waren im 15. Jahrhundert nichts so sehr Seltenes. Es waren gern die größten und seetüchtigsten Fahrzeuge, die von den Hansen zur Baienfahrt verwendet wurden, die widerstandsfähigsten gegen Wind und Wetter und Anfälle von Feinden. Das Reisen der Kaufleute nach der Baie zum Einkaufen des Salzes wurde, um Unkosten möglichst zu sparen, immer seltener. Sie taten sich zu mehreren zusammen und sandten einen Dritten mit ihren Aufträgen dorthin auf ihre Kosten. Das Übliche aber war sicherlich, die Schiffer selbst mit dem Kauf zu beauftragen. Außerdem entwickelte sich ein Liegerwesen in der Baie, indem die hansische Kaufmannschaft in Brügge ständige Faktoren dort unterhielt. Doch erklärten die Livländer die Lieger in der Baie 1443 für einen Schaden des Handels, weil sie das Salz dem Kaufmann verteuerten und es nicht mehr nach herkömmlichem Maß lieferten. Es war aber ein notwendiges Übel und blieb darum trotz aller Klagen bestehen.[1]) Trotz des meist alljährlichen Zusammenströmens so vieler Menschen von verschiedenen Nationen auf dem kleinen Raum verlautet doch nur sehr selten etwas von schweren Gewalttätigkeiten und Friedensstörungen.

Die rührigen Bürger von Kampen scheinen zuerst, am 4. März 1414, einen Schutzbrief für ihren Handelsverkehr dort erhalten zu haben; Herzog Johann von Bretagne erteilte ihn, um des „grans proufitz“ willen, den er dadurch für sein Land erwartete.[2]) Als aber Bretagne seine Parteistellung wechselte, sich Frankreich gegen England anschloß und dieses ihm 1426 den Krieg erklärte, begann auch der Seeraub der Bretonen schnell unerträglich zu werden. Bis vor das Zwijn, vorzüglich aber vor der englischen Küste kreuzten sie. Die Schiffahrt der Neutralen wurde dort schwer durch sie beunruhigt. St. Malo und Mont St. Michel vor allem waren die Hauptstützpunkte der Piraten.[3]) Diese Zustände, dazu der Krieg der wendischen Städte gegen König Erich von Pommern und dann gegen die Holländer, die Kontrolle der Städte über den

[1]) HR. 2. II n. 701 § 12, 705, IV n. 759, V n. 204, vgl. Agats, Baienhandel, S. 27 f.

[2]) Hans. UB. V n. 1123.

[3]) Hans. UB. VI n. 629 u. Anm. 1, HR. 2. I n. 397 § 55, 405 Nachschrift, II n. 212, auch III n. 636 § 5, 638, 640 § 3, 670; Libell of englishe Policye, S. 72.

Außenhandel des Ostseegebiets in diesen Zeiten verminderten den hansischen Baienhandel recht bedeutend, machten ihn für Jahre ganz unmöglich. In dieser Zeit aber erlangten die Kaufleute und Schiffer der Hanse zum erstenmal insgesamt am 28. Dezember 1430 in der Baie von Herzog Johann von Bretagne die Zusage von Schutz und Geleit und unverzüglicher Gerichtsbarkeit bei Rechtsstreitigkeiten, und am 8. Januar 1433 eine Erneuerung und Bekräftigung dieses Erlasses.[1]) Und wieder am 17. Dezember 1442 und am 21. Februar 1450 erwarben die in der Baie anwesenden hansischen Kaufleute und Schiffer vom Herzog Geleits- und Schutzbriefe für ihren Verkehr.[2]) Aber auch nach 1450 ruhte der Seeraub der Bretonen nicht und blieben Schädigungen von Hansen durch ihn nicht aus.[3])

Auch abgesehen vom Baienverkehr sind sehr viele und mannigfaltige Zeugnisse über einen Seeverkehr der Hansen im Westen jenseits von Brügge seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts vorhanden. Bordeaux und La Rochelle waren nächst Bourgneuf die von ihnen am häufigsten und zahlreichsten aufgesuchten Handelsplätze. Wein von Poitou und Gascogne war der wichtigste Handelsartikel, den sie nächst dem Baiensalz von dort nach der Heimat, aber wie dieses und andere Waren dieses Gebiets auch im Zwischenhandel und Frachtgeschäft nach Flandern und England ausführten. Es scheinen in erster Linie die Danziger, überhaupt die preußischen Kaufleute und Schiffer gewesen zu sein, die in diesem Verkehr vor anderen Hansen eine Rolle spielten. Lübecker, Stralsunder, Stettiner, Rigaer, Bremer, Kampener u. a. standen daneben erst an zweiter Stelle. Die holländischen Rivalen der Hanse jedoch scheinen außer nach der Baie einen Handel nach diesen Gegenden während dieses ganzen Zeitraums kaum erst unterhalten zu haben. Häufig benutzten hansische Kaufleute auch nichthansische, holländische, flämische, Rocheller Schiffe für ihren Handel, ebenso wie hansische Schiffer sich von fremden Kaufleuten hinüber und herüber an diesen Küsten befrachten ließen.[4])

---

[1]) Hans. UB. VI n. 895, 1057.

[2]) Agats, Baienhandel, S. 75 Anm. 1, S. 77.

[3]) HR. 2. VII n. 34 §§ 133, 139.

[4]) Ein sehr reichliches Material darüber seit 1342, c. 1366, 1370, 1375 usw. in den HR. 1. u. 2., dem Hans. UB., den Hans. Gesch. Qu. VI.

Auch Nantes, die Hauptstadt der Bretagne, erlangte allmählich im 15. Jahrhundert, in erster Linie wohl wegen der Nähe von Bourgneuf, für den Verkehr der Hansen größere Anziehungskraft. Im Jahre 1448 beschwerten sich die Lede von Flandern gegenüber der Hanse über den lebhaften Pelzhandel ihrer Kaufleute von Brügge nach Nantes und Rochelle unter Verletzung des Brügger Stapelrechts. 1454 stellten sie an die Hanse die Forderung, ihren Kaufleuten das Halten von Faktoren in Nantes zu verbieten.[1]) Und konnte doch in Danzig ein Bürger von Nantes sich 1464 auf den starken Verkehr der Danziger nach seiner Heimat berufen, so daß der eine oder der andere von ihnen sich seiner Herkunft von dort wohl entsinnen werde.[2])

Dagegen war der hansische Seeverkehr mit den Häfen des nördlichen Frankreich noch während dieses ganzen Zeitraums nur dürftig. Denn diese Küste war noch während der ganzen ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die Operationsbasis der Engländer gegen Frankreich und ein Hauptsitz des Seeraubs. Außerdem aber fehlte ihr irgendein anziehender, in Masse vorhandener oder wertvoller Handelsartikel, wie ihn die Westküste in dem Wein und Salz besaß. Doch wurde die Mündung der Seine von hansischen Schiffen einzeln und in Flotten besucht und war für die Preußen und Livländer ein Absatzgebiet ihres Korns, so z. B. 1422, als Mißwachs und schwere Teuerung in Frankreich herrschten.[3]) Auch Harfleur wurde von hansischen Kaufleuten und Schiffen besucht und wiederholt Hering von ihnen dort eingeführt.[4])

In England erregte die zunehmende Konkurrenz, welche die Hansen durch Zwischenhandel und Frachtgeschäft zwischen Westfrankreich und der Pyrenäischen Halbinsel einerseits, England und Irland und wohl auch Flandern andererseits der englischen Kaufmannschaft und Reederei selbst machten, schon im 14. Jahrhundert starken Unwillen. Anfeindungen hansischer Schiffe in diesem Verkehr durch die Engländer wurden häufiger. Zwei frühere Londoner Sheriffs petitionierten 1384 beim Rat von London gegen den

[1]) Hans. UB. VI n. 616, HR. 2. VII n. 488 § 96, 505 § 6, IV n. 247 § 40.

[2]) Hans. UB. IX S. 73 Anm. 1.

[3]) HR. 1. III n. 202 § 14, HR. 2. III n. 106 § 3, 109, 546 § 12, 550, wohl die von Hirsch, Danzig, S. 96 zu 1450 berichtete Fahrt. Vgl. auch Sattler, Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, S. 96, 470, 478.

[4]) Hans. UB. V n. 321, 507, 510 u. Anm. 1, 806, 817.

Anspruch der hansischen Kaufleute auf Ausdehnung der ihnen für ihre heimischen Waren gewährten Freiheit von den Stadtzöllen auf ihre nicht aus Deutschland stammende Einfuhr, namentlich auf Wein von Rochelle und Salz aus der Baie.[1])

Der Verlust Westfrankreichs an die Franzosen Mitte des 15. Jahrhunderts, die nun dort eine rigorose Absperrungspolitik gegen die Engländer und den englischen Handel durchführten, gab dem ohnehin schon im Niedergang befindlichen Seeverkehr der Engländer nach diesen Gegenden den letzten Stoß und drängte den Außenhandel derselben noch mehr den Hansen und andern Fremden in die Hände.[2]) Da dachten die Engländer daran oder versuchten den hansischen Zwischenverkehr zwischen Westfrankreich und England mit anderen Mitteln zu unterdrücken. Sie wollten, wie das Londoner Kontor der Hanse 1461 vernahm, die Einstellung des Verkehrs zwischen der Baie und England von der Hanse verlangen, diesen wollten sie sich selbst und ihren eigenen Schiffen vorbehalten.[3]) Und Ende des Jahrhunderts klagten hansische Kaufleute, daß sie Wein nur in englischen Schiffen von Bordeaux nach London einführen dürften.[4]) Zu einem konsequenten und nachdrücklichen Vorgehen der Engländer gegen den verhaßten hansischen Zwischenverkehr kam es in diesem Zeitraum nicht. Jedoch wurde von ganz anderer Seite ein Vorstoß gegen denselben in anderem Zusammenhang unternommen.

Mag auch der hansische Verkehr, nachdem er noch im 13. Jahrhundert Rochelle erreicht hatte, bald darauf nach der Pyrenäischen Halbinsel vorgedrungen sein,[5]) nähere Nachrichten besitzen wir auch über ihn erst seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Das erste, was wir über ihn dann erfahren, ist, daß 1372 einem lübischen Schiffer Johann Gulsand aus seinem „Godberaet“ getauften Schiff auf der Heimfahrt von Spanien nach dem Zwijn durch Engländer an der Küste von Bretagne 140 Zentner Eisen genommen wurden.[6]) Im folgenden Jahr mußte ein preußischer

---

[1]) Hans. UB. IV n. 806.

[2]) Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 300.

[3]) HR. 2. V n. 147.

[4]) Agats, Baienhandel, S. 103.

[5]) Vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. III S. 158 Anm.

[6]) Hans. UB. IV n. 420.

Schiffer auf der Fahrt nach Lissabon in den nordspanischen Häfen Bermeo und Laredo von einem Kaufmann aus Piacenza Darlehen aufnehmen, um die Weiterfahrt ermöglichen zu können, und räumte ihm dafür einen Anspruch auf seine Kogge und ihr Zubehör, seine Güter in derselben, sein übriges Besitztum und sich selbst ein. Auf der Rückreise mußte er 1374 bei einem anderen Kaufmann aus Piacenza wieder in Laredo eine Anleihe machen. Dann wurde er in Vivero in Galicien Anfang 1375 von einem dortigen Bürger mit 50 Faß Wein und auch von einem seiner italienischen Gläubiger mit 10 Faß Weißwein nach Sluys befrachtet und übertrug seinen Anspruch auf die Fracht für jene seinem ersten Gläubiger unter Aushändigung des Frachtvertrags.[1]) Aus diesen geschäftlichen Vorgängen darf man wohl schließen, daß das Erscheinen preußischer Schiffe in nordspanischen Häfen nichts Ungewöhnliches und Befremdliches mehr war. Und fortan sehen wir auch im hansischen Verkehr mit der Pyrenäischen Halbinsel besonders preußische Schiffe tätig. Sie brachten nach Lissabon Getreide, Hering und getrocknete Fische[2]) und holten von dort Salz.[3]) Das Lissaboner Salz, die wichtigste Ware, welche die Hansen aus Portugal ausführten, begegnet in Reval und Riga und wurde von hier nach der rigisch-hansischen Faktorei in Polozk gebracht.[4]) In wenigen Jahrzehnten scheint der hansische Verkehr nach Lissabon so zugenommen zu haben, daß die hansischen Lissabonfahrer, nachdem sie zusammen mit der nach Westfrankreich bestimmten Flotte die Fahrt aus dem Zwijn angetreten hatten, sich dort von ihr trennten und in einer besonderen Flotte den Busen von Biskaja durchquerten.[5]) 1419 holte ein hansisches Schiff für hansische Kaufleute sogar aus Sevilla Öl und Wein und ein Danziger Schiff dorther Waren für Kaufleute von Piacenza und Florenz in London.[6]) Auch sonst waren hansische Schiffe im Ver-

---

[1]) Hans. UB. IV n. 449, 482, 488, 490, 491.

[2]) HR. 1. V n. 437—439, vgl. Hirsch, Danzig, S. 84.

[3]) Hans. Gesch. Qu. VI n. 317 § 11—13, 329 § 2, Hans. UB. VI n. 414, 620, vgl. sonst V S. 312 Anm. 3, HR. 1. VII n. 458, 459, Hirsch a.a.O. S. 23.

[4]) Hans. UB. V n. 1079, 1084, 1093, 1126.

[5]) HR. 1. VII n. 145.

[6]) Oder ist es dasselbe Schiff? HR. 2. VII n. 488 § 37, Hans. UB. VI n. 244, 245, 249. Eine Nachricht über hansischen Verkehr nach Cadix ist erst zu 1469 vorhanden, Hans. UB. IX S. 533 Anm. 1.

kehr mit Spanien und Portugal für Rechnung Fremder tätig.[1]) Schädigungen dieses Verkehrs, Verluste der Schiffe und Waren durch die Engländer waren bei der englisch-spanischen Feindschaft häufig.

Die raschen Fortschritte des hansischen Verkehrs in Westeuropa wurden von den Spaniern bald als lästige Konkurrenz empfunden. Schon 1342 wurden in Rochelle zwei Kampener Schiffe von einer Bande von gegen 350 bewaffneten Spaniern angefallen und geplündert, ihre Mannschaft teilweise erschlagen.[2]) Abermals hatten sich Kampener 1383 über Gewalttätigkeiten von Spaniern zu beklagen, aber ehe Kampen zu Vergeltungsmaßregeln griff, wollte es sich der Zustimmung der Hanse versichern, daß diese nicht etwa deshalb den Kampenern bei sich das Geleit entziehe.[3]) Die Beziehungen der Hanse zu Spanien, zwischen der hansischen und spanischen Kaufmannschaft waren also schon so wichtig, daß ihre Störung oder Gefährdung den Unwillen der Hanse nach sich zu ziehen drohte. Nun aber trat die kastilische Regierung selbst für den Schutz der Schiffahrt ihrer Untertanen vor fremder Konkurrenz ein. 1398 verordnete König Heinrich III. durch Gesetz allgemein, daß fremde Schiffe in spanischen Häfen nur dann befrachtet werden dürften, wenn spanische die Annahme der Fracht verweigerten oder nicht vorhanden seien.[4]) Sein Nachfolger Johann II. zeigte noch erheblich größeres Interesse für das Seewesen seines Landes.

Da brachten die politischen Verhältnisse die zwischen den Spaniern und Hansen bestehende Rivalität zum offenen Ausbruch. Die spanische Kriegsflotte, die dem Bündnis gemäß den Franzosen zur Belagerung von Harfleur 1416 zu Hilfe gekommen war, wurde durch eine englische Entsatzflotte besiegt, zu der die Engländer auch hansische in ihren Häfen liegende Schiffe herangezogen hatten. Die Teilnahme dieser wurde von den Spaniern bemerkt. Sie machten die Hanse insgesamt dafür verantwortlich und begannen in den westlichen Gewässern ihre Angehörigen zu bekämpfen. Auch die Haltung der hansischen Schiffe wurde feindlich. Und wenn auch König Johann II. wohl nicht, wie der Chronist Korner berichtet,

---

[1]) Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI S. 190 Anm. 2, Hans. UB. V n. 1013.

[2]) Hans. UB. III n. 653.

[3]) HR. 1. II n. 266 § 7.

[4]) Häbler, Der hansisch-spanische Konflikt usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 50.

ein Verbot des Besuchs von Spanien für die Hansen erließ — sie sollten in Brügge bleiben und dort nach alter Gewohnheit die Waren von den Spaniern sich zubringen lassen und nicht durch eigenen Verkehr nach Spanien seine Untertanen um ihren Verdienst bringen —, so charakterisiert diese Nachricht doch wohl die Auffassung der Spanier über das Vordringen des hansischen Verkehrs nicht bloß nach der Pyrenäischen Halbinsel, sondern auch nach Westfrankreich.[1]) Im Dezember 1419 wurde die vereinigte hansisch-flandrische Handelsflotte, vierzig Schiffe stark, ehe sie Rochelle erreichte, von einer kastilischen Kriegsflotte angefallen, nach blutigem Kampf genommen und nach Rochelle eingebracht, die Schiffe und die Ladung wurden verkauft, die Mannschaft laufen gelassen. Der Schaden der Fläminger und Hansen war beträchtlich. Die hansischen Schiffer und Matrosen in Sluys gerieten über die Tat in große Aufregung, bemächtigten sich unter Führung mehrerer geschädigter Schiffer eines im Zwijn liegenden, mit Waren lombardischer und flandrischer Kaufleute reichbeladenen Holks aus Galicien und führten ihn weg. Zornig verlangten auf Klage der Konsuln der spanischen Nation die Lede vom hansischen Kontor Schadenersatz, ob denn die Hanse aus dem Zwijn „ene rofkamere" machen wolle? Das Kontor lehnte ihn rundweg ab und schlug der Hanse wiederholt ernstlich die Ausrüstung von Kapern und die Verbindung mit den Engländern gegen die Spanier vor, denn diesen sei es darum zu tun, die Hansen aus der Westfahrt überhaupt zu vertreiben, das aber dürfe die Hanse nicht dulden, um die Ihrigen nicht im Auslande überhaupt in Mißachtung zu bringen.[2]) Die Hanse jedoch war nicht willens, von sich aus kriegerische Maßregeln gegen Spanien zu ergreifen, gab aber dem Kontor zu verstehen, daß sie gegen private Unternehmungen der Geschädigten gegen Spanier nichts einzuwenden habe.

So herrschte Unsicherheit und Unfrieden zwischen den Hansen und den Spaniern. Hansische Schiffer, um der einträglichen Westfahrt nicht verlustig zu gehen, begaben sich ihrer Zugehörigkeit zur Hanse und stellten ihre Schiffe unter die flandrische Flagge.

---

[1]) Korner, hg. von Schwalm, S. 134 § 945, Städtechron. 28 S. 126.

[2]) HR. 1. VII n. 145, 164, 186, 213, Hans. UB. VI n. 291 § 1, Priem, Doc. de la Flandre occid. 2. Ser. II S. 5, 6, 8, 11 f. Vgl. Häbler i. Hans. Gesch. Bll., Jg. 1894 S. 49 ff.

Spanische Kaper schwärmten in größerer Zahl auf der Seestraße zwischen Brügge und Spanien, vorzüglich in den flandrischen Gewässern.[1]) Flandern aber verglich sich mit Spanien, und die geschädigten Hansen hatten das Nachsehen.[2]) Endlich bat La Rochelle, das den hansischen Verkehr nicht länger entbehren mochte, den französischen König, sich beim spanischen für einen Friedensschluß mit der Hanse zu verwenden. Daraufhin schickte König Johann II. einen Ritter Sancho Usqwerra nach Brügge, der, außer mit Flandern und Brügge über die Stellung des spanischen Handels dort, mit der Hanse über die Erledigung des Zwiespalts verhandeln sollte.[3]) Aber von Schadenersatz und Genugtuung für die 1419 und vorher gegen die Hansen begangenen Gewalttaten wollte der Spanier, als er mit dem Kontor im März und April 1428 unterhandelte, nichts wissen. Dennoch war das Kontor nicht abgeneigt, auch unter vorläufiger Zurückstellung der hansischen Schadenersatzansprüche einen Stillstand mit Spanien zu schließen, und fragte deswegen bei der Hanse an. Diese stellte alles dem Kontor anheim, und dieses wieder scheute sich, die Kosten und das Risiko eines selbständigen Vorgehens auf sich zu nehmen.[4]) Während das Kontor noch mit Lübeck Briefe darüber wechselte, erledigte der spanische Gesandte den andern Teil seines Auftrags. Er schloß am 11. Oktober 1428 mit Flandern einen Vertrag, der den Spaniern wertvolle Vorrechte für ihren Verkehr mit Flandern und für ihre Stellung in Brügge gewährte und den Leden außerdem die Bedingung auferlegte, die Spanier wegen Kapereien gegen die Angehörigen anderer Mächte unbehelligt zu lassen.[5])

Hatte die Hanse noch gehofft, daß ihre Ansprüche gegen Spanien zufolge ihrer dringenden Wünsche von den Leden unterstützt werden würden, so sah sie sich schwer enttäuscht. Auch blieb trotz der Friedensverhandlungen zwischen ihrem Kontor und Spanien die Haltung der Spanier zur See selbst den Hansen gegenüber, die

---

[1]) HR. 1. VII n. 719, VIII n. 17.

[2]) Vgl. oben S. 364 f.

[3]) HR. 1. VIII n. 194 § 2, Hans. UB. VI n. 722, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 71.

[4]) Hans. UB. VI n. 722, 724, 728, 737.

[5]) Hans. UB. VI n. 737, 688 § 3, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894 S. 71 ff. Der Vertrag gedruckt bei Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, IV S. 496 ff.

nach der Baie verkehrten, drohend und feindselig. Das Kontor gewann die Einsicht, daß es Spanien an ernstlichem Willen zum Entgegenkommen und Frieden fehle, und schlug der Hanse von neuem Maßregeln zur Bekämpfung der Spanier vor, bat um die endliche Erlaubnis zum Kaperkrieg und um Erlaß eiues schon 1425 von ihm gewünschten Verbots des Ankaufs von Tuch aus spanischer Wolle.[1]) Dieser letzteren Forderung willfahrte denn auch der Hansetag zu Lübeck am 1. Januar 1430, da gerade viel Wolle aus Spanien nach Flandern eingeführt war. Das Verbot sollte zugleich einen Druck auf die Spanier und mehr noch auf die Fläminger ausüben, deren Tuchindustrie dadurch empfindlich in Mitleidenschaft gezogen werden mußte. Allerdings war Flandern darüber beunruhigt. Aber die Ordonnanz wurde nicht streng von allen Hansen befolgt, und weder Flandern noch Spanien machten ernstliche Anstalten, eine Versöhnung mit der Hanse herbeizuführen.[2])

Endlich bediente sich das Kontor der abermaligen Vermittlung von La Rochelle und durch diese Stadt derjenigen des französischen Königs bei seinem kastilischen Verbündeten. Nach dessen Einwilligung wurden 1436 zwischen dem Kontor im Auftrag der Hanse und Rochelle, das den Vermittler bei Spanien machte, Verhandlungen geführt. Schon waren diese fast bis zum Abschluß eines Friedens vorgeschritten, da erschien im Sommer 1436 eine hansische Flotte in der Baie, und von Rochelle kamen mit Vertretern dieser Stadt spanische Schiffer und Kaufleute herbei, und das beiderseitige Verlangen, — auf hansischer Seite war der Danziger Ratsherr Heinrich Buck eine der Hauptpersonen, — führte unter Vermittlung und Garantie von Rochelle am 21. Juli zur Verabredung eines fünfjährigen Stillstands zwischen der deutschen und spanischen Kaufmannschaft. Bis Ostern 1437 wollten beide die Einwilligung ihrer Herren einholen.[3]) Durch dies eigenmächtige Vorgehen der beiderseitigen Kaufleute und Rochelles selbst wurde aber der Vollzug der vom Kontor geführten offiziellen Friedensverhandlungen gestört. Andererseits widerstrebten die Hanse und das Kontor diesem Ver-

[1]) Hans. UB. VI n. 821, vgl. HR. 1. VII n. 800 § 31.

[2]) Hans. UB. VI S. 461 Anm. 1, n. 889, 909, HR. 1. VIII n. 712 § 11, HR. 2. I n. 198 § 1, 5, 6, 190—194, 213, 215, 216, 317, 406, 357 § 6, 397 § 37, vgl. n. 51, 95.

[3]) HR. 2. I n. 594, 576, II n. 4, 6, Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894, S. 75 f.

trage ihrer Baienfahrer, weil in denselben die Holländer und Seeländer mit einbegriffen sein sollten. Dadurch fühlte sich dann Rochelle verletzt und lehnte die weitere Vermittlung zwischen dem Kontor und Spanien ab. Und nun erklärte Spanien selbst den einen wie den andern Vertrag für nichtig und seine Kriegsschiffe stellten wieder den hansischen Kauffahrern nach.[1])

Von einem Verkehr der Hansen nach Spanien verlautet seit dem Ausbruch des Unfriedens zwischen beiden nichts. Auch ihr Verkehr nach Rochelle wurde durch ihn sicher stark vermindert. Ihrer Beziehungen zu Portugal geschieht ebenfalls nur selten in diesen Jahrzehnten Erwähnung. Doch bestanden sie fort. Lübische Kaufleute bezogen 1435 aus Algarve in Südportugal Südfrüchte. Von einem livländischen Städtetag wurde 1443 Klage geführt, daß im Zusammenhang mit Pilgerfahrten nach dem heiligen Lande auch in Lissabon vielerlei unredliche, ungewöhnliche Kaufmannschaft getrieben werde. Daß Engländer 1433 Getreide aus Preußen nach Portugal auf eigenen Schiffen einführten, war ein ungewöhnlicher Fall.[2])

Es waren bezeichnenderweise wieder die Preußen, die im Frühjahr 1441, als die Beendigung des wendisch-holländischen Krieges bevorstand, die Regelung des Verhältnisses zu Spanien bei der Hanse dringend anregten. Der Hansetag zu Lübeck im März 1441 drohte den Leden mit der Erneuerung und unnachsichtigen Durchführung der Wollordonnanz.[3]) Da nahmen sich diese, denen eine erneute Störung des Handels bei dem fortschreitenden Rückgang ihres Wirtschaftslebens und Fremdenverkehrs nur höchst unangenehm sein konnte, ernstlich der Vermittlung an und ließen durch die spanische Nation in Brügge König Johann die Vorteile eines Friedensschlusses mit der Hanse eindringlich vorstellen. Mit Einwilligung des Königs fanden im Sommer 1443 zwischen der spanischen Nation in Brügge und dem hansischen Kontor Vereinbarungen über einen Stillstand statt. Am 15. August schlossen sie einen Vertrag, in dem beide Teile auf Schadenersatz verzichteten und sich für drei Jahre Frieden versprachen. Doch mußten sich die Hansen für ihren Verkehr mit Spanien Beschränkungen gefallen

---

[1]) HR. 2. II n. 7, 64, 36, 40, 111, Häbler a. a. O. S. 77, 82.
[2]) HR. 2. VII n. 488 § 49, II n. 701 § 13, 76 § 21.
[3]) HR. 2. II n. 434 § 24, 439 § 32, 33, vgl. 534, 588 § 11.

lassen. Sie sollten sich fortan für die Ausfuhr von Gütern aus Spanien nur spanischer Schiffe bedienen mit der Ausnahme, daß sie für zu viel zu eigenem Verbrauch mitgenommene Lebensmittel eine gleich große Warenmenge auf ihren eigenen Schiffen wieder ausführen durften. Selbst für Rochelle beanspruchten die Spanier ein Monopol. Die Hansen sollten auch ihre dort eingekauften Güter nur in spanische Schiffe verfrachten, ausgenommen Lebensmittel zum Verbrauch an Bord in Höhe des Erlöses ihrer dorthin eingeführten Waren.

Die Verlängerung des Friedens um weitere zwölf Jahre knüpften die Spanier an die Bedingung, daß sechs der namhaftesten Hansestädte für die Gesamtheit der Hanse den Vertrag garantierten. Dieser fand die Genehmigung des Königs am 15. Januar 1444. Nachdem Lübeck mit etlicher Mühe Hamburg, Rostock, Wismar, Stralsund und statt Lüneburgs Greifswald zur Mitbesiegelung veranlaßt hatte, wurden am 24. August 1446 die beiderseitigen Ratifikationen ausgewechselt und dadurch der Friede um weitere zwölf Jahre verlängert.[1])

Mit dem Abschluß dieses Vertrages 1443 war die Grundlage für das hansisch-spanische Verhältnis, für den Frieden zwischen beiden Mächten im nächsten halben Jahrhundert gelegt. Der Friede war von spanischer Seite darauf berechnet, den konkurrierenden hansischen Schiffsverkehr nach Spanien und sogar Rochelle möglichst einzuschränken, und insofern entschieden ungünstig für die Hanse. Die Spanier setzten die Aufnahme ihrer schon Ende des 14. Jahrhunderts erhobenen schiffahrtspolitischen Forderungen in den Vertrag durch. Wenn andererseits die Hanse den Spaniern für ihren Verkehr in den Hansestädten uneingeschränkt Schutz und Sicherheit zusagte, so konnte sie dies ohne große Besorgnis, denn einen Verkehr spanischer wie übrigens auch portugiesischer Schiffe dorthin gab es nicht.[2]) Wenn Spanier und Portugiesen in Hanse-

---

[1]) HR. 2. III n. 69 (gedr. Lüb. UB. VIII n. 159), 70—78, 89, 93, 98, 99, 101 u. Anm. 1, 102, 259—261, 298, vgl. n. 158. Hirsch, Danzig, S. 85ff., Häbler a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1894, S. 79ff. Die Aufnahme Kampens in den Frieden machte Schwierigkeiten, HR. 2. III S. 147 Anm. 2, n. 547.

[2]) Vgl. HR. 2. II n. 534, Hans. UB. VIII n. 622, 629, 654, 856, 874, Hirsch, Danzig, S. 85, doch vgl. S. 93 Anm. 71. Die Erwähnung spanischer Schiffe im Baienhandel, HR. 2. III n. 536, bezieht sich doch wohl nur auf den Verkehr nach Flandern.

städten und hansischen Gebieten erwähnt werden, kamen sie entweder nicht auf eigenen Schiffen zur See, sondern auf hansischen, oder waren Landfahrer.

Nach Herstellung des Friedens im Jahre 1443 hob sich, vielleicht auch infolge der von Spanien gegen die Hanse geltend gemachten Schiffahrtsbeschränkungen, der hansische Schiffsverkehr nach Lissabon trotz vielfältiger Schädigungen, die er von den Engländern zu erdulden hatte.[1]) Am 28. März 1452 gab König Alfons V. von Portugal mit der allgemeinen Begründung, Vorrechte erteilen zu wollen allen Flämingern, Franzosen, Bretonen und Deutschen, die zu dauerndem Aufenthalt in sein Reich kämen, einem in Lissabon wohnhaften deutschen Schuhmacher Michael Hermann einen Freibrief. Vielleicht erteilte er am selben Tag den hansischen Besuchern seines Reichs insgesamt Vergünstigungen.[2]) Den Kaufleuten von Bretagne gab er am 31. August 1452 Geleit auf sechs Jahre, nachdem in den letzten Jahren Fehde zwischen Bretagne und Portugal geherrscht hatte.[3]) Im Jahre 1454 wurden von den Flämingern hansische Faktoren in Lissabon erwähnt, aber das Vorhandensein solcher dort war sicherlich älter.[4]) Im Frühjahr 1456 wandten sich die Kapitäne einer 20 Schiffe starken hansischen Flotte in Lissabon an König Alfons mit Beschwerden über schlechte Behandlung und anderes Unrecht, das ihnen und ihren dortigen Faktoren seit längerer Zeit von den königlichen Beamten widerfahren sei. Der König genehmigte ihre verschiedenen Wünsche größtenteils in den Zusagen, die er ihnen am 12. Mai 1456 erteilte. Er gestattete ihnen das Tragen von Brotmessern und beliebigen Waffen zu ihrem Schutz an Land straflos bis zum Läuten der Glocke, verhieß ihnen die Rückgabe der von den Zoll- und anderen Beamten zu viel erhobenen Zölle und Akzisen und weggenommenen Waren, sowie die Beschleunigung des Gerichtsverfahrens bei Prozessen von Hansen. Er verbot seinen Untertanen, den Hansen ihre Arbeitskräfte und Diener abzumieten, befreite sie von Abgaben für von ihnen eingeführtes Gold und Silber, jedoch nicht für Kupfer

---

[1]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 21, 84 § 17—56 passim, HR. 2. III n. 570, Livl. UB. X n. 458. Ausfuhrartikel: Lissabonsalz, Südfrüchte, Öl, Kork, Häute.

[2]) Hans. UB. VIII n. 131, 132, vgl. darüber Stein in der Vorbemerkung zu dieser Urkunde.

[3]) Hans. UB. VIII S. 99 Anm. 1.

[4]) HR. 2. IV n. 247 § 40, vgl. Hirsch, Danzig, S. 84.

und die Kaufmannswaren, und genehmigte ihre Bitte um Ernennung von zwei in Lissabon ansässigen Hansegenossen zu Prokuratoren für ihre Landsleute und Abschaffung des ihrer Sprache unkundigen portugiesischen Prokurators.[1]) Auf der Grundlage dieser Vergünstigungen entwickelten sich die hansisch-portugiesischen Beziehungen lange Zeit in Ruhe weiter, ohne daß näheres über sie verlautet.

Auch die Engländer fanden 1458, als sie mit einer langen Klageschrift über Benachteiligungen im Handel und Verkehr und insbesondere über die Willkür der portugiesischen Beamten vor den König traten, in den meisten Punkten Gehör. Die damaligen Erlasse König Alfons' V. zugunsten der Engländer bildeten seitdem die wichtigste Grundlage für die Stellung des englischen Handels in Portugal, der auch dort in erster Linie Tuch einführte.[2])

Das Zerwürfnis zwischen der Hanse und Kastilien beförderte aber vielleicht auch die Ausdehnung von Verkehrsbeziehungen Kölns zu anderen Teilen der Pyrenäischen Halbinsel, Katalonien und Arragon. Seit langer Zeit bildeten auch die Katalonier in Brügge eine besondere Nation, deren Kern Angehörige Barcelonas waren, das durch bedeutenden Handel und Schiffahrt nach dem Orient mit den italienischen Seestädten wetteiferte. Teils wurden die Handelsbeziehungen Kölns zu Katalonien und Arragon, die seit den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts erkennbar sind, durch die Schiffahrt Barcelonas von Brügge aus vermittelt, teils wurden sie auf dem Landweg durch Frankreich unterhalten. Kölner Kaufleute, wie Peter van Stralen, Johann de Rore und andere, hatten ihre Faktoren, ebenfalls Kölner Bürger, deren Handelstätigkeit sich auch auf Frankreich und Navarra erstreckte, in Barcelona und Saragossa. Ja zwei Kölner fuhren 1456 in Handelsgeschäften von Barcelona nach Sardinien, wurden aber unterwegs von einem spanischen Piraten weggefangen, und Köln ersuchte Barcelona, sich für ihre Freigabe zu bemühen.[3])

Die hansisch-kastilischen Verkehrsbeziehungen aber wurden schon acht Jahre nach ihrer Wiederherstellung durch die hansische Verkehrssperre gegen Flandern unterbrochen. Die spanische Nation

[1]) Hans. UB. VIII n. 464.

[2]) Schanz, Engl. Handelspol. I S. 286 u. Anm. 4.

[3]) HR. 2. VII n. 494 § 45, Hans. UB. VIII n. 33, 419, S. 468 Anm. 4, n. 751; 503. Über lübisch-arragonische Beziehungen vgl. Lüb. UB. IX n. 436, 452.

in Brügge geriet darüber in große Erregung, erhob bei der Hanse energischen Protest über diese Störung des hansisch-kastilischen Handelsfriedens, die ihren Handel zu vernichten drohe, forderte in beschwörendem Ton die Aufhebung der Sperrbestimmungen, soweit ihr Verkehr mit der Hanse durch sie getroffen werde, und drohte mit Gegenmaßregeln ihres Königs. Umsonst; eine solche Außerkraftsetzung ihrer Ordonnanz zugunsten Spaniens war für die Hanse gleichbedeutend mit einem Verzicht auf die Durchführung derselben, und es gelang ihr auch, die Spanier zu beschwichtigen.[1]) Aber zusammen mit der italienischen Kaufmannschaft war es die katalonische und die spanische in Brügge, die im März 1457 die Hanse um beschleunigte Rückkehr baten und sich zur Vermittlung aller etwa noch vorhandenen Differenzen mit Flandern erboten.

Jedoch war die Erbitterung der Spanier über den Schaden, der auch ihrem Handel in nicht kleinem Maß durch die hansische Verkehrssperre zugefügt worden war, wohl schuld daran, daß die Verlängerung ihres Vertrags mit der Hanse nicht rechtzeitig erfolgte. Um so größeren Eindruck machte auf die Spanier die höchst zuvorkommende Behandlung, die Hamburg einem spanischen Schiff und seiner Besatzung, das im Herbst 1459 durch Sturm nach der Elbe verschlagen war, widerfahren ließ. Denn der Vertrag war abgelaufen und enthielt ohnehin über die gegenseitige Behandlung schiffbrüchiger und havarierter Angehöriger nichts.[2]) Am 26. Januar 1460 erfolgte durch Bestätigung des Vertrags von 1443 seine Erneuerung auf 16 Jahre. Doch verzichteten die Spanier auf die Beschränkung des hansischen Verkehrs mit Rochelle, sie garantierten den Hansen freien und ungehinderten Verkehr und Aufenthalt daselbst. Nur die Kampener, aber auch die Bremer, diese wahrscheinlich, weil sie sich in ihrem Seekrieg mit Holland an spanischem Eigentum vergriffen hatten, wurden von den Vergünstigungen des Vertrags durch die Spanier ausgeschlossen.[3])

Im politischen Verhältnis Spaniens zu den Westmächten vollzog sich allmählich eine Verschiebung. Noch König Heinrich IV., der seinem Vater Johann II. 1454 gefolgt war, hatte kaum ein

[1]) Hans. UB. VIII n. 203, vgl. 112a § 6; HR. 2. IV n. 161 § 11, vgl. 444 § 4.

[2]) Hans. UB. VIII n. 856, 874.

[3]) Hans. UB. VIII n. 871, vgl. HR. 2. V n. 67. Die Ratifikationen daselbst n. 68 § 1, 71, 74, Hans. UB. VIII n. 1007, 1008, 1078, 1118.

Jahr nach seinem Regierungsantritt den Allianzvertrag seiner Vorfahren mit der französischen Krone erneuert. Aber schon im März 1461 mußte er seinen Beamten und Untertanen die Beobachtung der Verträge mit Frankreich nachdrücklich gebieten.[1]) Durch das Eingreifen der Franzosen in die Angelegenheiten von Navarra und Arragon und die Zurückdrängung des kastilischen Einflusses dort fühlten sich die Kastilier verletzt und herausgefordert. Eine Annäherung zwischen Kastilien und England erfolgte und am 6. Juli 1467 sogar der Abschluß eines Bündnisses zwischen ihnen.[2]) Das hatte für die Hansen den Vorteil, daß Schädigungen, die sie auch noch im letzten Jahrzehnt infolge von Handelsgemeinschaft mit Engländern durch Spanier erlitten hatten, nun wegfielen.[3])

Auch der Kaperkrieg der Hansen gegen England von 1470 bis 1473 ging vorüber, ohne daß trotz einiger Verluste, die sich Hansen und Spanier zur See zufügten, der Stillstand ernstlich gefährdet worden wäre. Die Kaufmannschaft wünschte beiderseits den Frieden erhalten zu sehen. Das Kontor erreichte auch die Einwilligung der Spanier in die Aufnahme Kampens in den Stillstand.[4]) Und die argen Räubereien, die ein ehemaliger hansischer Auslieger, Hans Pothorst, gegen die Spanier beging, indem er ihnen 1474 eine Anzahl reichbeladener Schiffe in der Wielinge wegnahm,[5]) vereinigte vielmehr die spanische Kaufmannschaft mit der Hanse in dem Wunsch, ihn unschädlich zu machen. Hamburg legte auf eins der spanischen Schiffe, das er in die Schwingemündung gebracht hatte, für die geschädigten Besitzer Beschlag. Pothorst selbst scheint in dänische Dienste getreten zu sein, gab aber seinen Haß gegen die Spanier nicht auf. Als 1476 die Erneuerung des Friedens nötig wurde, einigten sich beide Teile, da die Spanier eine Verlängerung für 30—40 Jahre begehrten, die Hanse mit einer solchen für 30 Jahre einverstanden war, leicht. Im Sommer 1477 wurde der Bestand auf weitere 24 Jahre verlängert. Bremen blieb nach wie vor außerhalb des Friedens.[6])

[1]) Hans. UB. VIII n. 1008 u. S. 613 Anm. 1.

[2]) Hans. UB. IX S. 249 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VIII n. 423, 1084, IX n. 388, vgl. n. 411.

[4]) HR. 2. VII n. 244.

[5]) HR. 2. VII n. 237, 243.

[6]) HR. 2. VII n. 338 § 189.10, 190.10, 389 § 109, HR. 3. I n. 75. Die Ratifikationen das. n. 76—78, 81, S. 61 Anm. 1, n. 104 § 26.

Daß die Stimmung auf beiden Seiten einer möglichst langen Ausdehnung des Friedenszustands so geneigt war, wird eine Erklärung wohl nicht minder in der Zunahme des hansischen Verkehrs an der atlantischen Seite Europas, als in den Fortschritten des spanischen Verkehrs mit Brügge finden.

Während die Hanse im Verkehr mit Spanien festumschriebene Privilegien nicht erwarb, anscheinend auch nicht erwerben wollte, erlangte sie in Portugal in den Zugeständnissen des Königs vom Jahre 1456 verschiedene wertvolle Vergünstigungen. Hingegen waren es politische Erwägungen, die Frankreich bestimmten, der Hanse Privilegien zu verleihen.

Während der langen Zeiträume politischer Ohnmacht und schweren Kriegsdrucks im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts konnte Frankreich nur in geringem Maß Fürsorge für den Fremdenverkehr bei sich bezeugen. Der Verkehr der Fremden mit dem eigentlichen Frankreich lag darnieder.[1]) Nur der nachbarschaftliche Verkehr, in erster Linie der rheinischen Städte, besonders Kölns, mit dem nördlichen und östlichen Frankreich, namentlich mit Paris, hob sich. Und in Nordfrankreich entwickelte sich unter dem Einfluß des flandrischen Nachbarlandes ebenfalls die Tuchindustrie. Namentlich die Tuche von St. Omer erfreuten sich eines guten Rufes im hansischen Handel.

Das Hauptinteresse der Hanse an Frankreich bestand lange Zeit ziemlich ausschließlich darin, ihren Seeverkehr gegen die Räubereien der nordfranzösischen Piraten sichergestellt zu sehen. Bereits König Karl V. von Frankreich zeigte in dieser Richtung den Fremden Wohlwollen. Zum Schutz gegen die Seeräuber verhieß er 1370 den Neutralen im Verkehr mit den französischen Gebieten nötigenfalls die Deckung ihrer Schiffe und Güter mit der königlichen Flagge. Fünf Jahre später verbot er seinen Ausliegern, hansische und preußische Kaufleute zu beschädigen, wenn sie keine Handelsgemeinschaft mit seinen Feinden hätten.[2]) So verschaffte er auch, als 1378 von den normannischen Seeräubern 23 hansische, großenteils mit preußischem Gut beladene Schiffe weggenommen und die Güter in der Picardie und Normandie

[1]) Vgl. vorher S. 442.

[2]) Hans. UB. IV n. 370, 513.

verkauft waren, den Geschädigten auf Verwendung des Hochmeisters Winrich von Kniprode Ersatz.[1])

Auch von König Karl VI. wurde die Politik wohlwollenden Entgegenkommens gegen die Hansen nicht verlassen. Am 5. Mai 1392 erwirkte Herzog Philipp der Kühne von Burgund von ihm, seinem Lehnsherrn, für die Hansen, „vulgo les Ostelins“, ein Privileg, das dem Brügger Kontor gestattete, bei Tötung oder sonstiger Vergewaltigung eines Hansen oder seines Dieners die Täter vor allen französischen Gerichten zu belangen, und schnelle Rechtshilfe verhieß.[2]) Im Juli 1407 gebot König Karl VI. seinen Beamten, die hansischen Kaufleute mit allem Nachdruck gegen Gewalttaten französischer Kaper in Schutz zu nehmen.[3]) Aber in den folgenden Jahren erhob das Kontor wiederholt Klage darüber, daß geraubtes Gut in Frankreich ungehindert verkauft werden dürfe und alle Reklamationen zur Wiedererlangung desselben nichts fruchteten.[4]) Seit dem neuen großen Angriff der Engländer unter König Heinrich V. auf Frankreich 1415 verlautet dann jahrzehntelang über die hansisch-französischen Beziehungen nichts.

Erst die Wegnahme eines der Königin Marie von Frankreich gehörigen Holks durch Auslieger der Stadt Bremen in deren Fehde mit Holland[5]) lenkte 1446 die Aufmerksamkeit der Hanse wieder auf diese Seite ihrer Beziehungen. In Frankreich hieß es, daß auch Lübecker und Danziger Schuld an jener Tat trügen. König Karl VII. machte die ganze Hanse verantwortlich und gab französischen Kapern Erlaubnis, deren Angehörige zu schädigen. Namentlich ein Franzose, Johann Pelson, zeichnete sich unter jenen aus und machte sich den Hansen besonders gefürchtet. Preußen, Livländer, auch Kölner u. a. erlitten durch ihn sehr beträchtliche Verluste. Bremen aber lehnte wiederholt das Verlangen des Hochmeisters und der Hansestädte ab, den französischen König zufriedenzustellen,[6]) und die vom Hansetag 1447 geplante Besendung des Königs wurde nicht ausgeführt.

[1]) HR. I. II n. 168, III n. 163, Hirsch, Danzig, S. 95.
[2]) Hans. UB. V n. 8, 17, 45.
[3]) Hans. UB. V n. 806.
[4]) HR. 1. V n. 641 § 2, 3, 705 § 14, 15, 709, 716, VI n. 68A § 12.
[5]) Vgl. oben S. 395.
[6]) HR. 2. III n. 249—251, 260—262, 283, 623, 636 § 5, VII n. 482 § 1, Livl. UB. X n. 260, Hans. UB. VIII n. 35, 108, IX n. 537 § 5.

Indessen nun traten die Ereignisse ein, die die Franzosen endlich zu Herren im eigenen Hause machten. Sie eroberten 1450 die Normandie, 1452 auch die Reste der englischen Besitzungen im Südwesten. Frankreich war plötzlich eine Macht, die der See zustrebte und auch durch die nunmehrige Länge seiner Küsten auf die Pflege von Seemacht und Seehandel hingewiesen war. Der erste, der dieser Veränderung Rechnung trug, war der politisch auch sonst scharfblickende Hochmeister des Deutschordens, Ludwig von Erlichshausen. Im August 1451 ersuchte er König Karl VII. und Herzog Peter II. von Bretagne um Schutz und Geleit für seine Untertanen und die Hansen überhaupt. Die Baienflotte nahm seine beiden Schreiben mit und stellte sie ihnen zu. Beide Herrscher gaben Anfang 1452 entsprechende Versicherungen. König Karl dehnte dieselben sogar auf die Bremer aus und stellte nur die Bedingung, daß die Hansen nicht seinen Feinden, den Engländern, Zufuhren leisten dürften. Politische Gesichtspunkte waren für dies Entgegenkommen des Königs entscheidend. Lübeck befand sich seit 1449 in Feindschaft mit England. Und darum auch befürwortete Lübeck beim Kontor zu Deventer, dem im Mai ein französischer Junker das Dokument vorgelegt hatte, dringend die Annahme dieses französischen Schutzbriefes und die Erwerbung weiterer Privilegien in Frankreich, also die Benutzung der günstigen Lage. Aber das war den anderen Hansen mit Rücksicht auf die dann drohende Verfeindung mit England nicht recht. Und so unterblieb auch die Annahme des Schutzbriefes.[1]) Als das Kontor dieselbe mit Entschuldigungen ablehnte, legte der französische Bote ein anderes Mandat vor, worin die Königin, die ihren Schaden auf 15000 Kronen schätzte, Genugtuung von Bremen, Lübeck und Danzig für die Wegnahme ihres Holks begehrte und das Kontor ersuchte, die genannten Städte dazu anzuhalten oder aus der Hanse auszuschließen.[2])

Die Folge der Ablehnung des Schutzbriefs war die Arrestierung hansischer Kaufleute in der Baie auf Grund königlicher Arrestbriefe, die Zunahme der französischen Kapereien vor der flandrischen Küste, besonders seitdem Flandern mit England 1457 einen Still-

[1]) Hans. UB. VIII n. 1260, 115 nebst Vorbemerkg. u. das. Anm. 1, HR. 2. IV n. 93—99, 107 § 2.

[2]) HR. 2. IV n. 92.

stand geschlossen hatte und Frankreich nunmehr auch Flandern als seinen Feind betrachtete. Dem hansischen Kaufmann wurden die Anfeindungen unerträglich. Von Flandern konnte die Hanse energischen Schutz der Schiffahrt in seinen eignen Gewässern nicht erlangen. Sie gab daher 1458 dem wieder nach Brügge übergesiedelten Kontor Vollmacht zu Vereinbarungen mit Frankreich über alle vorgefallenen Beschädigungen und zum Abschluß eines 6—8jährigen Stillstands und versprach im voraus, um das Kontor zur Übernahme dieses Auftrags bereitwilliger zu machen, alle von ihm getroffenen Abmachungen unverbrüchlich zu erfüllen.[1])

Dem Kontor gelang es zunächst, den hansischen Verkehr in Bretagne gegen Vergewaltigungen von seiten Frankreichs sicherzustellen. Herzog Franz II. gewährte den hansischen Kaufleuten und Schiffern am 16. Mai 1459 Geleit und Schutz und verbot seinen Untertanen widerrechtliche Belästigungen irgendwelcher Art.[2]) Als das Kontor dann mit König Karl VII. Verhandlungen anknüpfen wollte, waren zwar Zeit und Gelegenheit für eine Verständigung zwischen Frankreich und der Hanse abermals günstig, denn zwischen Lübeck und England war 1458 ein neues Zerwürfnis eingetreten. Aber Frankreich stieß sich daran, daß das Kontor nur auf einen mehrjährigen Stillstand, nicht aber auf einen vollen dauerhaften Frieden sich einlassen wollte.[3]) Darum erteilte 1460 und wieder 1461 die Hanse dem Kontor Vollmacht auch zum Abschluß eines ewigen Friedens mit Frankreich.[4]) Und die rheinischen und westfälischen Städte, die im September 1461 in Wesel tagten, erklärten für das allernotwendigste Privileg, das erworben werden müsse: daß kein Hanse wegen der Vergehen eines andern zur Rechenschaft gezogen werden dürfe, ein Hauptangelpunkt aller hansischen Privilegien.[5]) Das Kontor aber lehnte die Übernahme und Ausführung einer Gesandtschaft nach Frankreich aus Mangel an Mitteln ab.[6]) Doch verhandelte in seinem Auftrag einer der hansischen Lieger in der Baie, Hans Tack, mit einem Sekretär der Königin

[1]) Hans. UB. VIII n. 729 u. Anm. 5, 734, 735, S. 500 Anm. 4, HR. 2. IV n. 668, 672, 673.

[2]) Hans. UB. VIII n. 796.

[3]) HR. 2. IV n. 710, 712—720.

[4]) Hans. UB. VIII n. 943, HR. 2. V n. 10, 13, 121 § 7.

[5]) HR. 2. V n. 149, 161 § 6.

[6]) HR. 2. V n. 140, 141, vgl. n. 705.

Marie in Tours und vermochte diesen, die Entschädigungsforderungen wegen des Holks bis auf 3000 Kronen zu ermäßigen. Aber selbst diese Summe zu erlegen und dadurch einen Frieden mit Frankreich und ein Ende des Seeraubs für die Hanse zu erlangen, war das Kontor außerstande.[1]) Trotzdem und trotz der ablehnenden Haltung der Rheinstädte gegen alle Unternehmungen, die Kosten verursachen würden, unterhielt es Verbindung mit der Umgebung des Königs, indem es einen seiner Sekretäre nach Frankreich sandte.

Dort war am 22. Juli 1461 König Karl VII. gestorben und sein Sohn Ludwig XI. hatte den Thron bestiegen. Aus seinem Aufenthalt am burgundischen Hof in den Niederlanden als Dauphin hatte dieser reichlich gelernt, die Bedeutung von lebhaftem Handel und Wandel für das Staats- und Volkswohl zu schätzen. Mit Eifer widmete er sich seit seinem Regierungsantritt sowohl der Hebung des Fremdenverkehrs in Frankreich, wie auch der Kräftigung des nationalen Handelsstandes. Auch der Hanse und ihren Wünschen kam er bald entgegen. Aber bei seiner Annäherung sprachen ebenfalls politische Erwägungen stark mit, seine eigne Feindschaft gegen England und der Gegensatz zwischen Lübeck und England. Am 20. Juli 1463 beglaubigte er einen seiner Räte, einen Schöffen von Rochelle, zu Verhandlungen mit dem Kontor zu Brügge über einen Handelsvertrag.[2]) Im April 1464 erteilte er infolge der nun eifrig vom Kontor betriebenen Werbungen der Hanse ein Privileg, um den während der Kriegszeit unter seinem Vorgänger zurückgegangenen Handel der Hansen mit Frankreich wieder zu beleben. Genuß aller früher erlangten Freiheiten, freien Handel in Rochelle und den andern Häfen Frankreichs, Abgabenfreiheit für die von den Ihrigen selbst geborgenen schiffbrüchigen Güter u. a. gewährte er ihr. Doch machte er zur Bedingung, daß sie sich für ihren Verkehr mit Frankreich nicht der Schiffe der alten Feinde der Franzosen, der Engländer, bediene.[3]) Im Juni und Juli 1464 wurde das Privileg feierlich unter Trompeten- und Bassunenklang

[1]) HR. 2. V n. 203, 304.

[2]) HR. 2. V n. 704 u. Anm. 2, 705.

[3]) Hans. UB. IX n. 87, Registrierung durch das Parlament n. 107, HR. 2. V n. 705. Über den, weil in ihm obige Klausel fehlte, widerrufenen, aber nicht vernichteten, sondern durch Vermittlung guter Freunde in den Besitz des Kontors gelangten Vorläufer dieses Privilegs aus dem Oktober 1463 vgl. Hans. UB. IX n. 29, 36—38, 52, 89.

in den französischen Häfen in Gegenwart von Deputierten des Brügger Kontors bekanntgemacht, die sich über die geschehene Verkündung von den Beamten Bescheinigungen ausstellen ließen, damit niemand sich nachmals bei Verletzungen des Privilegs mit Unkenntnis entschuldigen könne. So geschah es in Cherbourg, Barfleur, la Hogue, Quettehou, Carentan, Honfleur, Harfleur, Dieppe, Rouen, La Rochelle, Soubise, Dyers bei Brouage, Marennes und Bordeaux.[1])

Die Hanse konnte mit diesem Ergebnis, das zwar nicht ohne großen Geldaufwand vom Kontor erreicht war, zufrieden sein. Das Privileg sicherte sie gegen die schwerempfundene Plage des französischen Seeraubs und stellte ihren Verkehr mit Frankreich auf solide und entwicklungsfähige Grundlagen. Und auch Frankreich durfte mit Genugtuung der nun wahrscheinlichen Steigerung des hansischen Verkehrs in seinen Häfen entgegensehen.

Bereits hatte König Ludwig im Februar 1462 auch den Kaufleuten der burgundischen Niederlande Flandern, Brabant, Holland und Seeland für ihren Handelsverkehr in Frankreich, besonders in Rochelle und Bordeaux, ein Privileg verliehen. Im Juli 1463 erteilte er allen Nationen das Recht freien Verkehrs in Bordeaux, 1465 erhielt Veere von ihm ein besonderes Privileg.[2]) Im Binnenlandsverkehr Frankreichs wandte er besondere Aufmerksamkeit der Hebung der Märkte von Lyon zu. Seit Jahrzehnten hatten die blühenden Messen von Genf die Hauptanziehungskraft auf die Kaufmannschaft eines weiten Umkreises ausgeübt und den Verkehr von den Meßplätzen des inneren Frankreich weggezogen. Der Versuch König Karls VII., jene durch die Erweiterung der Privilegien der Champagner Messen und eine Vermehrung der Messen zu Lyon zu bekämpfen, war in der Hauptsache ergebnislos geblieben. Nun vermehrte König Ludwig 1463 die Messen zu Lyon abermals um eine neue bis auf vier, und fortan nahmen sie einen schnellen Aufschwung und überflügelten die Genfer.[3]) Im Jahre 1470 berief der König sogar eine Versammlung der wichtigsten Kaufleute und von Delegierten der großen Industriestädte seines Landes zu Beratungen

[1]) HR. 2. V n. 705, Hans. UB. IX n. 118.

[2]) Hans. UB. IX S. 16 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VIII S. 220 Anm. 2, vgl. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France I S. 363 u. Anm. 3, 386f., 405ff., Schulte, Gesch. d. mittelalterl. Handels zw. Westdeutschl. u. Italien, I S. 485f.

über Maßregeln zur Hebung der einheimischen Kaufmannschaft und Industrie zusammen. Das war aber auch höchst nötig. Denn der selbständige Außenhandel und Seeverkehr der Franzosen waren bisher sehr gering entwickelt, und Spuren desselben, die ins hansische Gebiet führen, sind vollends kaum vorhanden.

Jedoch es schien, als sollten sich die Hansen nicht lange ihres Privilegs freuen. Ein eigentümlicher Vorfall drohte die guten Beziehungen zunächst zwischen Danzig und Frankreich zu trüben. Ein für jene Zeit Aufsehen erregend großes französisches Schiff, schlechthin daher „das große Krawel", auch der „St. Peter von Rochelle" und anders genannt,[1]) war im Frühjahr 1462 mit Salzladung in Danzig eingelaufen, dort durch Blitzschlag beschädigt und von dem Verwalter des Schiffs, der von dem heimgereisten Schiffsführer Markus Beff unbeschränkte Dispositionsvollmacht erhalten hatte, nebst seinem reichlichen Zubehör im Mai 1464 gegen ein Darlehen von 1000 M. preuß., mit dem er das Schiff wieder instand setzen wollte, an zwei Danziger verpfändet worden. Als Beff zurückkehrte, focht er die Rechtsgültigkeit der Verpfändung zu Unrecht an. Der Danziger Rat trat für die wohlerworbenen Rechte seiner beiden Bürger ein. Der Franzose, der inzwischen in Danzig neue Schulden im Interesse der Herstellung des schadhaft werdenden Schiffs bei Danzigern gemacht hatte, legte Protest gegen das Urteil des Rats ein und reiste ohne das Schiff wieder heim.[2]) Danzig beeilte sich nun, den Sachverhalt dem König von Frankreich mitzuteilen, und hielt seine Bürger, die dem Franzosen Geld geliehen hatten, davon zurück, sich am Schiffsgerät bezahlt zu machen. König Ludwig jedoch, dem Beff und die andern beteiligten Franzosen die Sache unwahr dargestellt hatten, machte die Angelegenheit zu einer hansischen. Er verlangte im Juli 1466 vom Brügger Kontor, die Freigebung des Krawels samt Zubehör und Ladung sowie Zahlung von 10 000 Kronen Schadenersatz an seine durch Zurückhaltung des Schiffs geschädigten Untertanen zu erwirken, und drohte andernfalls ein Repressalienmandat, das er ihnen bewilligt hatte, nicht nur gegen die Kaufleute Danzigs, sondern auch der Hanse in Kraft treten zu lassen.[3]) Das Kontor

---

[1]) Vgl. Hirsch u. Voßberg, C. Weinreichs Danziger Chronik, S. 1 Anm. 3 u. S. 93.

[2]) Hans. UB. IX S. 67 Anm. 2, n. 95, 122 u. das. Anm. 2, 123.

[3]) Hans. UB. IX n. 127 u. die Anm., 262, 263, 294, 296.

wandte sich an Lübeck und Hamburg um Schutz und veranlaßte Danzig, seinen neuen polnischen Herrn um seine Fürsprache beim französischen König anzugehen.[1])

Inzwischen war ein andrer Streit zwischen einer Hansestadt und Frankreich ausgebrochen, der die Stimmung der Franzosen gegen die Hansen noch mehr verschlechterte. Ein Schiffer aus Kampen hatte vier französische Schiffe geplündert. Schon der Hansetag zu Hamburg im September 1465 hatte das Brügger Kontor ermahnt, diese Sache nicht auf sich beruhen zu lassen. Denn die Franzosen erklärten, daß die Hansen ihre Privilegien gebrochen hätten. Französische Auslieger widmeten sich mit Erlaubnis des Königs bald erfolgreich der Aufbringung und Plünderung hansischer Schiffe. Kölner und Dinanter Englandfahrer wurden im Oktober 1465 um Wein, Metallwaren u. a. geschädigt, die sie in vier Schiffe vom Antwerpener Bamissenmarkt nach England verfrachtet hatten, und machten die Angelegenheit vor dem Parlament in Paris anhängig.[2]) Auch andre Hansen, Wismarer Danziger, Kampener, hatten im folgenden Frühjahr über Schädigungen zu klagen. Lübeck wies im Frühjahr 1466 Hamburg an, wegen der drohenden Gefahr die dort zur Fahrt nach der Elbe bereitliegenden Schiffe vorläufig nicht auslaufen zu lassen, und begehrte von Amsterdam für die dort zur Fahrt nach der Elbe bereitliegenden Schiffe die gleiche Maßregel. Jedoch Amsterdam erklärte, ohne vorherige Zustimmung seines Herrn keinerlei Verfügungen erlassen zu können, versprach aber, für die möglichste Sicherung der mit kostbaren Gütern beladenen Schiffe durch Söldner oder Konvoyschiffe sorgen zu wollen.[3]) Lübeck und Hamburg selbst stationierten gemeinsam zwei Kriegsschiffe bei Helgoland, um die Elbmündung von französischen Kapern freizuhalten. Lübeck veranlaßte den Dänenkönig Christian I., vermöge seiner freundschaftlichen Beziehungen zum französischen Hof auf die erregte Stimmung der Franzosen einzuwirken. König Kasimir von Polen aber begehrte von Frankreich kurz und ernst die Einstellung der Belästigungen seiner Untertanen.[4])

---

[1]) Hans. UB. IX n. 297, 307, 313, 314, 330, 332.

[2]) HR. 2. V n. 712 § 17.7, 717 § 20, 722, 736, 775, Hans. UB. IX n. 222 bis 226, 236, 239.

[3]) HR. 2. V n. 775, 776.

[4]) HR. 2. VII n. 139 § 136, V n. 794 § 5, vgl. 778, 800 § 22, Hans. UB. IX n. 257.

König Ludwig veränderte, als er den Ernst seines hansischen Gegners erkannte, seine Haltung sofort. Er bot der Hanse Verhandlungen in Köln an, beteuerte seine Friedensliebe und seinen Unwillen über das Treiben der Auslieger u. a.[1]) Der Umschwung in seiner Politik der Hanse gegenüber war ihm nahegelegt durch eine Reihe staatspolitischer Erwägungen. Spanien leitete damals seine Loslösung von seinem alten Verbündeten ein, um 1467 sogar mit England ein Bündnis zu schließen.[2]) Dazu kam der Bruch zwischen ihm und Karl von Burgund. Und schließlich sah er sich, wenn die schon im Frühjahr 1466 verhandelte Familienverbindung zwischen den Herrscherhäusern von Burgund und England zustande kam, von einer dreifachen Allianz umringt, die ihm wohl Sorge bereiten konnte.

Das Kontor jedenfalls äußerte seine Genugtuung über das Entgegenkommen des Königs. Danzig und Köln hofften davon ebenfalls das Beste. Lübeck aber beschloß abzuwarten. Denn die politischen Fragen im Westen schienen ihm noch zu wenig geklärt. Die Hanse ging auf die Anerbietungen des Königs nicht ein. Der König fühlte sich durch diese Nichtbeachtung verletzt. Ende 1467 scheint er die ausgegebenen Repressalienbriefe in Sachen des Krawels in Kraft gesetzt zu haben. Danzig lehnte der Hanse gegenüber die Verantwortlichkeit ab, wenn jemand des Krawels wegen von den Franzosen beschädigt werde.[3]) Der Hansetag beschloß im April 1469, gegen die Ausdehnung der Repressalien auf die Angehörigen der nicht an der Angelegenheit beteiligten Hansestädte zu protestieren.[4]) Denn schon die Furcht vor dem Seeraub der Franzosen hielt den hansischen Seeverkehr nach dem Westen zurück. Eine Verständigung zwischen Lübeck und Holland über eine gemeinsame Befriedung der Seestraße von Hamburg nach Amsterdam zerschlug sich an den Bedingungen, die Holland stellte.[5])

Da veränderte die Tatsache, daß Danzig im Herbst 1469 den Kaperkrieg gegen England aufnahm und seinen Ausliegern auch die Schädigung der Franzosen erlaubte, daß weiterhin auch die

---

[1]) HR. 2. V n. 808.

[2]) Vgl. vorher S. 463 f.

[3]) Hans. UB. IX n. 449.

[4]) HR. 2. VI n. 184 § 20, 185 § 17.

[5]) HR. 2. VI n. 167, vgl. n. 184 § 22, 185 § 30.

wendischen Städte gegen England eine immer feindlichere Haltung annahmen, die Lage abermals. König Ludwig näherte sich aufs neue mit dringenden Werbungen der Hanse. Bei seinen eigenen Plänen gegen Burgund und England erschien ihm die Hanse mit ihren streitbaren und zahlreichen Kapern als ein wegen ihres eigenen Gegensatzes zu England nicht schwer zu gewinnender, sehr schätzbarer Bundesgenosse. Mit der hansisch-französischen verband sich die hansisch-englische Frage. Die Hanse befand sich einer für ihre eigenen Absichten zwar nicht leichten und gefahrlosen, aber günstigen politischen Lage gegenüber.

DIE BLÜTEZEIT
DER
DEUTSCHEN HANSE

HANSISCHE GESCHICHTE
VON DER ZWEITEN HÄLFTE DES XIV. BIS ZUM
LETZTEN VIERTEL DES XV. JAHRHUNDERTS

VON

Dr. E. DAENELL
UNIVERSITÄTSPROFESSOR IN KIEL

GEKRÖNTE PREISSCHRIFT

II. BAND



BERLIN
DRUCK UND VERLAG VON GEORG REIMER
1906



INHALTSVERZEICHNIS

DES ZWEITEN BANDES.

Seite

Zweites Buch. Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren. 1418—1474. (Fortsetzung von Band I) . . . . 1—285

II. Die Hanse und der Westen bis 1476 (Fortsetzung) . . 1—145

4. Die Hanse und England von 1407—1470. England und der Orden. Handelsvertrag 1409. Günstige Stellung der Engländer in Preußen. Haltung der Hanse gegenüber der Ausbreitung ihres Verkehrs. Übergriffe gegen die Hansen in England. Danzig schränkt die Freiheit der Engländer bei sich ein. Gegenmaßregeln des englischen Parlaments und besonders Londons. Die Regierung lenkt 1426 ein. Den Engländern gelingt es nicht, die bevorzugte Stellung in Preußen wiederzugewinnen. Neue Vorstöße gegen die Zollvergünstigungen der Hansen in England. Die Hanse und der Orden vereinigt machen 1434 gegen England mit scharfen Sperrmaßregeln Front. Günstiger Zeitpunkt, Aussöhnung Burgunds mit Frankreich, Bruch mit England. Die burgundischen und hansischen Märkte dem englischen Tuch verschlossen. England sucht Verständigung mit der Hanse, Burgund vereitelt 1436 das Zustandekommen von Verhandlungen zwischen beiden. Englisch-hansische Verhandlungen 1436/7. Agitation der englischen Kaufmannschaft gegen die Hansen, Eintreten der englischen Aristokratie, namentlich der geistlichen für sie. Der Vertrag vom 22. März 1437, Grundlage des gegenseitigen völkerrechtlichen Verhältnisses bis zum Ausgang dieses Zeitraums, stellt die hansischen Wünsche zufrieden. Verfängliches Zugeständnis an die Engländer für ihren Verkehr in den hansischen Gebieten. Ordnung der inneren Angelegenheiten des Kontors zu London durch die hansische Gesandtschaft, Erlaß von Weisungen an die hansischen Schiffer und Kaufleute für ihr Verhalten gegenüber England und dem Kontor. — Verständigung zwischen England und Burgund 1439. S. 17. — Streit zwischen England und Preußen

Seite

um den Vertrag von 1437. Ansammlung neuen Zündstoffs zwischen England und der Hanse. Zusammenstoß zwischen England und Dänemark 1447 wegen englischer Gewalttaten auf Island. Die Arrestierung englischer Schiffe im Sund wird in England der Einwirkung der Hanse zugeschrieben. Sein Verhältnis zu den Westmächten legt England ein friedliches Verhalten gegen Dänemark und die Hanse nahe. Zunehmende Verwilderung in England aus verschiedenen inneren und äußeren politischen und sozialen Gründen. Rückgang der englischen Macht in Frankreich. Haß gegen die Hansen. Wegnahme einer großen hansisch-holländischen Salzflotte 1449 im Kanal durch die Engländer. Erbitterung im englischen Landvolk über diese neue Herausforderung der Hanse. Gefangennahme einer englischen Gesandtschaft, die mit Preußen eine Sonderverständigung erzielen soll, durch Lübecker Bergenfahrer 1450. Scharfer Gegensatz der Politik Lübecks zu den Forderungen Kölns, des Ordens und der preußischen Städte. Lübeck kündigt England im September 1451 Fehde an, Dänemark schließt sich an. Lübeck willigt 1455 auf das Drängen der übrigen Hansestädte in einen achtjährigen Stillstand zwischen der Hanse und England. Im selben Jahr hier Ausbruch der Rosenkriege, S. 33. — Neue Wegnahme einer lübischen Flotte 1458. Lübecks Verhalten bedingt durch die schwierigen Verwicklungen der Ostseemächte und die Wirren in England. Sturz Heinrichs VI. und Thronbesteigung seines Gegners Eduard IV. 1461. Sein Anhang namentlich die Handelsstädte. Schärferes Hervortreten der feindlichen Stimmung gegen die Hansen. Wünsche des Kontors, um seine Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel in England zu heben. Köln und die Rheinstädte gehen selbständig 1462 in England vor. England aber wünscht Frieden mit den Ostseemächten, denn sein handelspolitisches Verhältnis zu Burgund wird mehr und mehr feindlich. Seine Versöhnung mit Dänemark 1465. Die Hanse verpaßt den Moment eines günstigen Friedens, da sie die Politik Lübecks nicht unterstützt. Schwenkung der burgundischen Politik, Annäherung an England, feste Verbindung zwischen beiden Mächten. Gute Beziehungen zur Hanse nun für England wieder wesentlich. Wegnahme englischer Schiffe im Sund durch König Christian 1468 wegen neuer schwerer englischer Gewalttaten auf Island. England macht die Hanse dafür verantwortlich. Arrestierung der Hansen. Gründe für das Vorgehen Englands. Eintreten der Tuchmacher des Landes für die Hansen. Die Hanse geeint gegen England. Gänzliche Absonderung Kölns und Anschluß an England. Die Hanse gegenüber dem Vorgehen Englands und Kölns. Danziger beginnen den Kaperkrieg gegen England im Herbst 1469. Lübeck und die Hanse plötzlich von den Westmächten, die gegeneinander zum Kriege rüsten, umworben. Die allgemeine Lage und das Verhältnis Kölns zur Hanse 1—53

Seite

5. Der hansische Verkehr in den Niederlanden und die Verkehrspolitik des hansischen Kontors zu Brügge bis zum Zerwürfnis mit Köln 1470. Das hansische Kontor zu Brügge. Der Einfluß der östlichen Städte, d. h. Lübecks, in demselben vorherrschend. Mängel in seiner Organisation. Verhältnis der Rheinstädte zum Kontor, ohne selbständige Stellung in demselben. Die kommerziellen Interessen der westlichen hansischen Städtegruppen in den Niederlanden überhaupt. Die kommerzielle Bedeutung und Politik Kölns. Die Hauptgüter seines Handels. Die Bedeutung seiner Englandfahrer. Die Ausdehnung seines Handels. Stetiger Rückgang des Kölnischen Handels seit den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts. Folgen davon für die Haltung der Kaufmannschaft und die Politik des Rats, die letzte der Bruch mit der Hanse wegen deren englischer und niederländischer Politik, S. 62. — Zunahme des Verkehrs auch der östlichen Hansen in den nichtflandrischen Niederlanden. Nachteile für die Zentralstellung Brügges im allgemeinen Handel und des hansischen Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft. Politik des Kontors, seine Stellung festzuhalten durch Ausdehnung seiner Autorität über den hansischen Verkehr in den Nachbarlandschaften Flanderns; Versuche, seine Organisation zu verbessern. Der Schoß. Protest Kölns gegen Zahlung desselben in Brabant und den nördlichen Niederlanden 1448. Gründe für seine Haltung, S. 70. — Der hansische Stapelzwang in Brügge und seine Entwicklung. Die hansischen Stapelbeschlüsse 1442 und 1447. Ziele derselben. Wiederaufnahme dieser Politik seit 1457. Zusammenstoß der Hanse mit Köln. Der Schoßstreit zwischen Köln und dem Kontor. — Das Verhältnis der Hanse zu Flandern nach 1457. Gedrückte Lage des Handels in Flandern. Gründe. Fortschritte nichtflandrischer Verkehrsplätze, Zunahme des hansischen Handels dort. Mißstimmung Flanderns darüber. Ungünstige Stellung des Kontors. — Die hansisch-holländischen Beziehungen seit 1461. Streit zwischen Holland und Deventer, Haltung der westlichen Hansestädte dazu. — Erneuerung der hansischen Stapel- und Schoßbeschlüsse 1465. Parteinahme Antwerpens und Bergens op Zoom für Köln. Der Schoßstreit vor das Forum des Herzogs gezogen. Offener Bruch zwischen Köln und dem Kontor 1467, S. 89. — Antwerpen macht seinen Frieden mit der Hanse. Der Vertrag vom 4. Mai 1468. Aussöhnung der Hanse mit Bergen op Zoom. Das Urteil des Herzogs 1470 ein Sieg Kölns, löst aber die prinzipielle Frage nicht. — Abneigung in der Hanse gegen den Stapelzwang. Fortschritte des holländischen Handels. Hansische Maßregeln dagegen. Verfügungen des Hansetages 1470 über den Stapelzwang, den Handel mit Stapelgütern und den Gang des Verkehrs zwischen dem Osten und Flandern. Köln mit Verhansung bedroht. Die Aufgaben der Hanse 1470 . . . . 54—101

Seite

6. Die Hanse und die Westmächte bis zum Utrechter Frieden 1474. Die Hanse und Köln. Die Lage 1470, die Stellung der Westmächte zur Hanse. Die hansischen Kaper. Handelsverbot der Hanse gegen England. Aufstand in England, Flucht Eduards nach den Niederlanden. Ausschluß Kölns aus der Hanse 1471. Die Hanse verbindet mit der Feindschaft gegen England eine solche gegen den holländischen Handel. — Rückkehr Eduards nach England mit hansischer Hilfe. Gründe für diese. Die Danziger Kaper 1471/2. Mangelhafte Befolgung der hansischen Ordonnanzen gegen England und in betreff des Stapels. Diplomatische Erfolge Kölns in England und Burgund. Aber auch freundliche Haltung des Herzogs gegen die Hanse trotz ihrer Stapelpolitik und ihrer schlechten Behandlung der Holländer, S. 114. Lübeck und Hamburg treten in den Kaperkrieg gegen England ein. Die Bedeutung der hansischen Kaper in der Politik der Westmächte. Auch die Einstellung des hansischen Handels und die Ausschließung von der Ostsee beginnen England mürbe zu machen. Annäherung Englands an die Hanse. Paul Beneke und die Wegnahme der Florentiner Galeide. Die Hanse spielt die feindlichen Mächte gegeneinander aus und erreicht dadurch nach allen Seiten ihre Erfolge. Verhandlungen mit England zu Utrecht Sommer 1473, ebenso mit Burgund und Holland. Der Abschluß eines Stillstands der Hanse mit Frankreich macht England nachgiebig. Verschlechterung der politischen Stellung Kölns zu England und Burgund. Friede der Hanse mit England zu Utrecht am 28. Februar 1474. Seine Bestimmungen. Neuordnung der Verhältnisse des Kontors durch die Hanse. Würdigung des Friedens, S. 133. — Vertrag zwischen der Hanse und Burgund-Holland zu Utrecht am 29. April 1474. Bestimmungen. Die Hanse und Bretagne. Neuer Aufschwung des holländischen Verkehrs im Osten. — Die Verfeindung des Herzogs von Burgund mit Köln erleichtert der Hanse den Sieg über diese Stadt. Der hansisch-englische Friede bedroht sie mit dem Verlust ihrer Privilegien dort. Verhandlungen zwischen Köln und der Hanse, Wiederaufnahme der Stadt in die Hanse am 13. September 1476. Bedingungen der Aussöhnung und Beurteilung derselben. — Günstige Abschlüsse der Hanse mit dem westlichen Ausland in der folgenden Zeit. — Rückblick und Erwägungen über Fortschritte und Rückgang der hansischen Machtstellung im Westen . . . . 101—145

III. Die Hanse, der Norden und Osten im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts . . . . 146—285

1. Der Ordenskrieg, die Hanse und der skandinavische Norden, 1454—1466. Niedergang des deutschen Ordens. Verhältnis zu Polen und Litauen nach 1411. Fehler in der Politik des Ordens. Wachsende Abneigung seiner Untertanen. Verwüstung

Seite

des Landes durch die folgenden Polenkriege. Zusammenbruch des Ordenshandels. Der Gang des Bernsteinhandels. Rückgang im Wohlstand der meisten preußischen Städte. Ungünstige Verhältnisse für den See- und Landhandel Preußens in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der preußische Handel mit Polen und Litauen. Stapelbestrebungen Thorns. Verkehr der Preußen nach Kowno und Wilna, der Polen und Litauer nach Danzig, S. 156. — Die ständische Bewegung in Preußen. Der Bund der Stände gegen Gewalt 1440. Hochmeister Konrad v. Erlichshausen und der Bund. Der Streit um den Pfundzoll. Neue Belebung des Bundes. Anknüpfung mit Polen. Haltung Danzigs. Annahme des Polenkönigs als Herrn durch den Bund und Kriegserklärung beider an den Orden 1454. Haltung Lübecks, des Dänenkönigs, des Kurfürsten von Brandenburg. Kriegsereignisse im Ordensland. Fortschritte des Ordens. Unruhige Bewegungen zugunsten des Ordens in den aufständischen Städten. Geldmangel des Ordens. Auskaufung seiner Söldner durch den Bund. Privilegien des Polenkönigs 1457 für Danzig, Thorn und Elbing. Wirkung des Kriegs auf den Verkehr. Gang und Art des Stromverkehrs. Die Verkehrsbewegung im allgemeinen, S. 166. — Der Krieg zwischen Dänemark und Schweden und die Städte. Ultimatum der Hanse an König Christian von Dänemark. Verhandlungen zu Flensburg und Elfsborg 1455, Bewilligungen des Königs, diplomatischer Sieg der Städte. Gewalttat der Hansen gegen Olaf Nielsson in Bergen. Verknüpfung der Mächte durch den schwedisch-dänischen und den Ordenskrieg. Kriegserklärung König Christians an Polen und den Bund. Die politische Lage in Livland. Der Seeverkehr auf den Ordensgebieten und die Auslieger Danzigs. Feindschaft zwischen Danzig und Amsterdam, S. 179. — König Christian und Schweden, Sturz Karl Knutsons in Schweden 1457 und Flucht nach Danzig. Christian König von Schweden. Feindschaft Danzigs gegen Schweden. Danzig wünscht Frieden mit Dänemark und dem Norden, Vermittlung Lübecks, Stillstand 1458. Spätere Verhandlungen. Lübeck verhindert einen Wiederausbruch der Feindschaft. Lübeck veranlaßt einen Frieden zwischen Danzig und Livland. Kriegsereignisse in Preußen. Endgültige Niederlagen der Ordensmacht. Vermittlungsversuche, auch Lübecks 1464, erfolglos. Lübeck verfolgt daneben seine Handelsinteressen. Gründe des Scheiterns seiner Vermittlung. Friede zu Thorn. — Danzigs Bedeutung für den Krieg. Kriegskosten der drei preußischen Städte. Stapelbestrebungen Thorns. Wirkungen dieser und des voraufgegangenen Kriegs auf den Verkehr der Hinterländer Preußens, steigende Bedeutung der Verbindung mit Oberdeutschland und mit Stettin. Aufschwung des Stettiner Handels. Wachsende Bedeutung Königsbergs für den Handel mit Litauen. Danzig und sein litauisches Verkehrsgebiet. Organisation für das Kontor zu Kowno, Niedergang

Seite
desselben und Gründe des Niedergangs der binnenländischen östlichen Kontore der Hanse überhaupt . . . . 146—195

2. Die Hanse und der skandinavische Norden. Tod Herzog Adolfs von Schleswig. Nachfolge König Christians 1460 in Holstein und Schleswig. Haltung der Ritterschaft, Beurteilung des Ereignisses in Lübeck. Bestätigung der Privilegien von Lübeck und Hamburg durch den König. Seine Verkehrspolitik in den Herzogtümern. Privileg für Amsterdam 1461. Unfreundliche Beziehungen zwischen dem König und den Städten sonst, Köln, Wismar, Bremen, Danzig. Lübeck vor ihm auf der Hut. Klagen der Hanse über Verletzung der Privilegien auf Schonen. Hebung des schonischen Verkehrs nach 1441. Gänzlicher Niedergang Skanörs, weiterer Aufschwung der Fischerläger zu Dragör, Aufkommen neuer bei Nakskov auf Lolland. Wachsende Bedeutung Aalborgs für den Heringshandel. Stellung des Königs zwischen dem Fremdenhandel und den Wünschen der nordischen Städte nach kommerzieller Verselbständigung. Zunehmende Bedeutung Stettins im dänischen Handel. Stellung Rostocks in Opslo und Tunsberg. Politik der wendischen Städte in Bergen. Streben nach Unterdrückung des nichtwendischen, besonders des süderseeischen Verkehrs. Streben Lübecks nach einem Monopol für den Verkehr mit Bergen. Das Verhältnis zwischen dem König und der Hanse zeigt eine größere Nachgiebigkeit von seiner Seite, S. 211. — Gründe die Herzogtümer und Schweden. Abfall Schwedens 1464 von Christian. Sein Bruder Gerd von Oldenburg sucht die Herzogtümer an sich zu reißen. Zunehmender Wert guter Beziehungen zu Lübeck und Hamburg für den König. Er macht Gerd zu seinem Statthalter in den Herzogtümern. Annäherung des Adels an Lübeck. Ausnützung der Verlegenheiten des Königs durch die Städte. Niederlagen des Königs in Schweden 1467. Adel, Ditmarschen, Lübeck verbünden sich gegen Gerd. Der König muß sich 1469 den Städten unterordnen. Kiel an Lübeck verpfändet. Der holländische und englische Verkehr in Bergen nach Wunsch der Städte beschränkt. Trotzdem keine Parteinahme dieser gegen Schweden. Niederlagen des Königs und seiner Anhänger 1470 in Schweden. Der König entfernt seinen Bruder aus den Herzogtümern. Bündnis zwischen diesen, dem König, Lübeck und Hamburg zu gegenseitigem Schutz gegen Gerd. Der holländische Baiensalzverkehr durch den Sund vom König verboten. Bedeutung dieser Verfügung. Pläne des Königs gegen Schweden, Förderung derselben durch die Städte. Niederlage des Königs am Brunkeberg 1471. Schweden will von städtischer Vermittlung nichts wissen. Ausgang der schwedischen Politik des Königs. Maßregeln Schwedens zur Emanzipation vom deutschen Einfluß, S. 225. — Mißglückter Angriff Gerds auf die Herzogtümer 1472. Sundzollpolitik des Königs. Lübeck 1473 im

Seite

Pfandbesitz aller Häfen der Ostküste Holsteins. Aussöhnung des Königs mit Gerd, Eintritt in die hohe Politik, Verbindung mit Kurfürst Albrecht Achilles und dem Kaiser. Auslandsreise 1474. Argwohn der Städte gegen seine Absichten. Verleihungen des Kaisers für Christian und Gerd. Die Vereinigung aller bedrohten Mächte dagegen hindert beide an der Ausnutzung derselben. Belästigungen des hansischen Handels durch den König. Das Kontor und die deutschen Ämter in Bergen. Zunahme hansischer Islandfahrten. Allgemeine Erwägungen . . . . 195—235

3. Die Hansestädte und der Osten bis 1478. Einflüsse auf den Fortgang des hansisch-flandrischen Verkehrs. Handel und Handelspolitik. Sorge für die Aufrechterhaltung des hansischen Monopols. Streben der livländischen Städte, den russischen Handel an sich zu ziehen. Veränderung ihres Verhältnisses zu den überseeischen Städten. — Die Hanse und Nowgorod nach 1392. Langdauernde Unsicherheit des Verkehrs. Die Verkehrspolitik der livländischen Städte und das hansische Handelsverbot gegen Nowgorod 1417. Verhältnis der Nordländer zum Handel in Nowgorod. Neue Zerwürfnisse in den zwanziger Jahren. Narwa, Stockholm, Åbo, Wiborg als Stützpunkte eines Schleichhandels mit Nowgorod. Haltung Nowgorods im wendisch-nordischen Kriege. Schwäche Moskaus. Litauen, Pskow und Nowgorod. Verhandlungen einer livländischen Gesandtschaft im Auftrage der Hanse 1436. Einzelne Forderungen und Beschwerden. Abschluß eines Friedens auf unbestimmte Frist, S. 249. — Beziehungen zwischen Riga und Polozk. Reise einer russischen Gesandtschaft 1438 zum Konzil und Eindrücke von den deutschen Städten. Zerwürfnis Nowgorods mit dem Orden. Stillstand des Handels mit Nowgorod seit 1442. Wachsende Bedeutung der livländischen Städte für den hansisch-russischen Handel, wachsender Einfluß derselben auf die hansische Handelspolitik gegenüber Nowgorod. Auseinandersetzung zwischen Lübeck und den livländischen Städten über die Leitung 1442. Langwierige Verkehrsunterbrechung. Parteinahme anderer Mächte. Polozk sucht aus der Sperre Vorteile zu ziehen. Friede zwischen Livland, Nowgorod und Pskow 1448. Herstellung des Handelsfriedens zwischen Nowgorod und der Hanse 1450. Wiederaufnahme des Verkehrs. Ordonnanzen der livländischen Städte für denselben und für das Kontor und Wünsche eines Verbots der Landfahrt mit kostbaren Gütern. Allgemeine Lage des Handels, Zustand und Gang desselben 1458. Der Handel der überseeischen Hansen und die Gästepolitik der livländischen Städte, S. 259. — Neuer Bruch zwischen der Hanse und Nowgorod 1468. Steigende Bedeutung Narwas für den Handel. Bruch zwischen Riga und Polozk. Verschiebungen der politischen Machtverhältnisse im Osten. Ziele Iwans III. von Moskau. Erste Unterwerfung Nowgorods 1471. Friede mit der Hanse. Fürsorge

Seite

der Hanse für technische Fragen des Handels. Verbot des Landverkehrs mit kostbaren Gütern. Fortgesetztes Streben, die Nichthansen von Rußland und Livland fernzuhalten. Beschränkung des süderseeischen Handels in den livländischen Städten. Unterwerfung Nowgorods durch Iwan III. 1478, Vernichtung seiner Bedeutung. Friede zwischen Riga und Polozk. Verfall der Kontore in Nowgorod und Polozk. Vorteil für die livländischen Städte. — Allgemeine Erwägungen . . . . 235—268

4. Neue Wege und Wettbewerber der Hanse im Osten. Schluß. Anbahnung anderer Verbindungen mit den hansischen Hinterländern im Osten und Gründe. Das oberdeutsche Handelsgebiet. Ausbreitung des Nürnberger Handels. Bedeutung von Breslau und Krakau für den Handel der Oberdeutschen mit den östlichen Völkern. Die neue Straße des oberdeutschen Zwischenhandels zwischen dem Osten und den Niederlanden. Erstes Vordringen des Nürnbergischen Handels in die Hansestädte. Aufschwung des ostwestlichen Handels der Oberdeutschen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der Kramhandel der Oberdeutschen in hansischen Gebieten und Verhalten gegen ihn. Straßen des hansisch-oberdeutschen Verkehrs. Der hansische Verkehr mit Frankfurt a. M. Zunahme des oberdeutschen Handels in hansischen Gebieten, in England, besonders in den Niederlanden. Gründe. Wirkungen der Ausbreitung der türkischen Herrschaft am Schwarzen Meer. Russische und polnische Pläne. Günstige Stellung des oberdeutschen Wettbewerbs gegenüber der Hanse, S. 281. — Fortschritt und Rückgang hansischer Städte an Bevölkerung und Wohlstand in diesem Zeitraum. Die kommerzielle Entwicklung während desselben im allgemeinen. Die Ziele der hansischen Politik. Würdigung derselben für diesen Zeitraum . . . . 268—285

Drittes Buch. Die Hanse, ihre Organisation, Schiffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland. 287—537

I. Die Organisation der Hanse . . . . 289—333

1. Einleitung. Der Begriff Hanse. Mittel der hansischen Politik. Verschiedenheit der Aufgaben der Hanse. Ansichten der Hanse, ihrer Mitglieder, des Auslands von den Zwecken und Zielen der Verbindung. Gegenseitige Hilfeleistung und mangelnde Opferwilligkeit. Gehorsam der einzelnen gegen den Bund. Widerstreit zwischen allgemeinem Interesse und Sonderprivilegien. Erster Erklärungsversuch des Wortes Hanse . . . . 289—296

2. Die Organisation der Hanse. Mitgliedschaft der Hanse. Beitritt von Städten und Bewerbungen um Aufnahme in den Bund. Ausscheiden aus demselben. Anzahl der Hansestädte. Die wirklichen Hansestädte in den verschiedenen Städtegruppen. Die mittelbaren Hansestädte. Tagfahrten der Städte im Rahmen

Seite

der Gruppen. Die Drittel. Die Vorortstellung Lübecks und der wendischen Städte. Aufgaben ihrer Geschäftsführung. Stellung des Ordens zur Hanse, S. 311. — Die Hansetage, Anzahl, Verteilung auf den behandelten Zeitraum. Ort, Zeitpunkt, Anzahl der teilnehmenden Städte. Rangstreitigkeiten. Einladungsschreiben. Besendung der Hansetage, Maßregeln der Hanse, sie zu verbessern. Eintreffen und Abreisen der Boten. Beschlußfassung durch Majorität. Unzureichende Bevollmächtigung Anwesender. Rezeß, Abfassung, Genehmigung, Vervielfältigung, Ausstattung. Rezeßsammlungen. Gebrauch von Siegeln. Entgegennahme des Rezesses in den Gruppen, S. 320. — Stellung und Aufgaben der hansischen Diplomaten. Hansisches Gesandtschaftswesen. Kontore. Gesandtschaften von Fall zu Fall. Beglaubigungsschreiben und Vollmachten. Sprache des diplomatischen Verkehrs. Zunehmende Verwendung römisch-rechtlicher Juristen. Methode der hansischen Unterhändler. Der Schutz reisender Gesandter, Stellung der Hanse zu Verletzungen desselben. Auftreten hansischer Boten im Ausland. Deckung der Kosten der Gesandtschaften und der Besendung von Hansetagen, S. 326. — Einnahmen des Bundes. Zwangsmittel der Hanse gegenüber ihren Mitgliedern. Die Hanse als höchster Gerichtshof für ihre Mitglieder. Verbot der Appellation von ihrer Entscheidung an ein fremdes Gericht. Die Oberhöfe Lübeck, Soest, Magdeburg, Dortmund. Würdigung dieser Organisation . . . . 297—333

II. Schiffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse . . . 334—451

I. Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse. a) Die Entwicklung eines hansischen Seerechts. Der hansische Verkehr nach Flandern seerechtbildend. Hamburger Schiffsrecht 1292, Rooles d'Oléron, Dammer Wasserrecht, hansische Ordinanzie 1407. Das Wisbysche Seerecht. Tätigkeit der Hanse. Das Hamburger Schiffsrecht 1497, S. 339. — b) Die hansische Seeschiffahrt. Bedeutung und Umfang des hansischen Seeverkehrs für das nördliche Europa. Der Schiffsbau blüht besonders in den hansischen Ostseestädten. Holz, Eisen, Pech, Teer; die Ankerschmiede und Reepschläger Lastadie, Brakbank. Soziale Stellung der Schiffsbauer. Zeiten besonderer Blüte des hansischen Schiffsbaus. Beschaffenheit der Häfen. Tiefe der Häfen und Fahrstraßen. Vertiefungsversuche. Leichterschuten. Vorkehrungen der Städte gegen zunehmende Verflachung ihrer Häfen und Fahrstraßen. Einfluß auf die Größe der Schiffe, Stellung der Hanse dazu. Unterschiede in der Entwicklung der Größenverhältnisse der Schiffe in den verschiedenen Städtegruppen der Hanse und im Ausland. Größe der mittelalterlichen Schiffe nach modernen Begriffen. Arten der Schiffe, bes. Koggen und Holke. Bau und Aussehen derselben. Militärische Zwecke. Ausrüstung mit Waffen. Schnelligkeit. Schiffsnamen. Reederei, Partenwesen. Bodmerei. Heimatszugehörigkeit des Schiffes.

Seite

Flaggenführung. Die Schiffer, soziale Stellung. Größe der Schiffsmannschaft, einzelne Personen derselben. Nationalität. Verhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft. Schiff und Warentransport. Charterung zu Spekulationszwecken. Löschfristen, Fracht, S. 363. — Vorkehrungen zur Sicherung der Schiffahrt. Leuchttürme. Schiffahrtszeichen. Lotsen. Kompaß. Das Seebuch. Schiffahrtseinstellung im Winter. Sorge der Hanse für den Bau seetüchtiger Schiffe. Tiefladelinie und Überlastung der Schiffe. Hilfeleistung in Seenot. Der Seewurf. Seeräuber, Auslieger. Bewaffnung der Schiffe. Fahrt in Flotten. Aufhören der Seebefriedungen. Behandlung von Schäden durch Seeraub. Bekämpfung des Handels mit geraubten Gütern, des Strandrechts, des Handels mit schiffbrüchigen, seetriftigen, gestrandeten Gütern. Stellung der hansischen Schiffahrt bei Seekriegen anderer Mächte, S. 375. — c) Die hansische Seeschiffahrtspolitik. Monopolistischer Geist derselben. Nötigung der Nichthansen zur Einstellung der Winterschiffahrt. Bekämpfung des Baus von Schiffen für nichthansische Rechnung in Hansestädten, des Verkaufs solcher an Nichthansen, der Reedereigemeinschaft zwischen Hansen und Nichthansen, der Befrachtung nichthansischer Schiffe durch Hansen . . . . 334—389

2. Das Handelssystem der Hanse. Charakter und Ziele desselben, Zeitpunkt seiner Ausbildung. Die Kontore im Auslande, leitende Stellung der Hanse ihnen gegenüber. Verhältnis der kleinen zu den großen Kontoren. Gruppierung der hansischen Kaufmannschaft auf den verschiedenen Kontoren. Hof- und Häuserbesitz, örtliche Stellung der Niederlassungen. Siegel derselben. Frequenz. Geschäftliche Stellung der Mitglieder. Zusammensetzung des Vorstands der Kontore. Beamte derselben. Finanzwesen. Schoß. Gerichtsgewalt. Inhalt des Kontorrechts, S. 403. — Berechtigung zum Genuß der hansischen Privilegien im Ausland. Bedingung für die Bekleidung der Vorstandsämter der Kontore. Behandlung von Hansen, die aus der Verbindung ausschieden. Unterdrückung der Gesellschaftsverhältnisse zwischen Hansen und Nichthansen, sowie des Borghandels, S. 414. — Die Stellung der Fremden in den Hansestädten, im Verkehr nach den hansischen Gebieten. Beschränkung auf den Ankunftshafen. Kornhandelspolitik. Politik gegenüber dem Fremdenverkehr nach Livland und Rußland. Beschränkung der Dauer ihres Aufenthalts in Hansestädten. Die Behandlung der slawischen Gäste in den östlichen, der oberdeutschen in den Hansestädten überhaupt. Lombarden und Juden. Kramhandelspolitik. Bedeutung des ganzen Systems, S. 422. — Groß- und Kleinhandel, Gewandschneider, Krämer, Handelskompagnien. Anvertrauung der Waren, Handelsgesellschaften, Lieger, Widerlegung, Satzungen der Hanse. Behandlung flüchtiger Schuldner, des Vorkaufs, der Ringbildungen durch die Hanse, S. 429. — Die Artikel des hansischen

Seite

Großhandels. Fürsorge der Hanse für die Güte der Waren, Tuch, Hering, Stockfisch, Wein, Pelzwerk, Wachs, Getreide. Gewerbepolitik. Münzwesen und Münzpolitik, S. 440. — Stellung und Rechte der Hansen in den Hansestädten, S. 444. — Der Binnenverkehr. Unsicherheit der Landstraßen. Vorkehrungen zum Schutz des Verkehrs. Zustand der Straßen. Brückenbauten. Verkehr auf den Wasserstraßen. Fürsorge für diese. Kanäle und Flußkanalisationen. Politik einzelner Städte, des Ordens. Flußschiffergenossenschaften, bes. die Weichselfahrer. Die Hanse und die Befriedung des binnenländischen Verkehrs . . . . 389—451

III. Die Hanse und das Reich . . . . 452—537

Reichsstädte und Königtum, hansische Reichsstädte. Unabhängige Stellung der niederdeutschen Städte gegenüber ihren Landesherren. Kein zielbewußtes Streben nach Reichsfreiheit. Haltung der Städte gegenüber Reichsangelegenheiten und Gründe. Stellung der Goldenen Bulle zu den Städteverbindungen. Wirklicher Zustand. Die deutschen Könige und die Hanse, Karl IV., Sigmund. Haltung der Hanse in den Hussitenkriegen. Reichslandfriedensbestrebungen. Friedrich III. Reichshofgericht und Reichsacht und die Hanse. Die Femgerichte. Die geistliche Gerichtsbarkeit. Bekämpfung beider durch die Städte. Statut der Hanse 1447 gegen die Feme . . . . 452—469

Die Hanse und die Fürsten. Zunehmende Spannung zwischen den Städten und Fürsten in Niederdeutschland seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Gründe der politischen Großmachtstellung der Städte. Militärische Bedeutung. Notwendigkeit der Defensive. Geschütze und Befestigungen. Bündnisse der Städte untereinander. Politische Wechselwirkung zwischen Ober- und Niederdeutschland. Die Burgundischen Niederlande als Vorbild. Verfall der gemischten Landfrieden in Niederdeutschland. Gegenseitige Besorgnis der Städte und Fürsten. Überschätzung der städtischen Macht durch die Fürsten. Grundsatz der Städte, die Fürsten von ihren Angelegenheiten fernzuhalten. Der oberdeutsche Städtekrieg und der Kampf um Dortmund 1388/89. Haltung der Hanse. Lüneburgs Politik. Die Sate 1392. Fürstenzusammenkunft in Schwerin 1396. Krieg gegen Lüneburg. Hilfe Lübecks und Hamburgs. Das Bündnis der wendischen Städte 1417. Die erste hansische Tohopesate 1418. Bündnis des wendischen und sächsischen Städtebundes 1426. Haltung der Städte bei Konflikten ihrer Herren mit anderen Hansestädten. Plan einer neuen Tohopesate 1430. Lebhafte Befestigungstätigkeit niederdeutscher Städte infolge des Hussitenvorstoßes 1430. Aufschwung der burgundischen Macht gegenüber ihren Städten. Der preußische Bund 1440. Starke und dauernde Verschärfung des fürstlich-städtischen Verhältnisses in Niederdeutschland seit Anfang der vierziger Jahre. Friedrich II.

Seite

und die märkischen Städte. Anfeindungen Kolbergs, Rostocks, Lüneburgs durch ihre Herren. Die niederdeutschen Fürsten in Fühlung mit König Christof von Dänemark. Fürstenzusammenkunft in Wilsnack 1443. Haltung der Hanse. Tohopesate von 1443. Der Kampf um Soest. Stellung der westlichen Städte, der Hanse. Die böhmisch-sächsischen Söldner 1447. Plan einer neuen Tohopesate. Lübeck und Christof. Zusammenhang der ober- und niederdeutschen Vorgänge. König Christian I. und die Fürsten. Fürstentag zu Wilsnack 1449. Tohopesate 1451. Neue Befestigungstätigkeit der Städte in den vierziger Jahren. Bedeutung der Hohenzollern. Untergang der Selbständigkeit der flandrischen Städte. Die Fürsten und die Städte Niederdeutschlands in den fünfziger Jahren. Fürstentage zu Wilsnack 1452, zu Rostock 1456, zu Wilsnack 1462. Fürsten und Städte in den sechziger Jahren. Der brandenburgisch-pommersche Krieg. Überwältigung von Städten durch Fürsten. Die ersten Taten Karls des Kühnen. Neue hansische Versuche seit 1469, eine Tohopesate herzustellen. Erneuerung des Bündnisses der wendischen und sächsischen Städte 1470. Albrecht Achilles und König Christian. Eroberung Gelderns durch Karl den Kühnen. Angriff auf das Erzstift Köln. Gerüchte und Stimmungen in der Nation über seine Absichten. Haltung König Christians. Gründe der Teilnahme der Hanse an der Bekämpfung Karls des Kühnen 1475. Die hansische Tohopesate 1476 und die Erneuerung des wendisch-sächsischen Bündnisses. Neue Befestigungstätigkeit der Städte. Ergebnis des hundertjährigen Ringens zwischen Fürsten und Städten. Steigende Macht der Fürsten. Das römische Recht im Dienst der fürstlichen Herrschaftsansprüche. Wachsende Unzufriedenheit der Fürsten, des Auslands über die Betätigung der Städte in der großen Politik . . . . 469—500

Die Hanse und der Schutz der Verfassungen ihrer Städte. Der Rat und die Gemeinde, insbesondere die Ämter. Zunehmende Exklusivität des Rats. Gründe der Unruhen in den Städten. Die Aufstände und die Fürsten. Wert demokratischen und aristokratischen Regiments. Die Hanse als Schützerin der bestehenden Verfassungszustände. Die Haltung der Hanse gegenüber einzelnen Aufständen. Erste hansische Statuten gegen Aufruhr 1416 ff. Folgen fehlgeschlagener Aufstände für die politische Stellung der Ämter. Die Hanse und die Aufstände nach 1418. Behandlung des hansischen Statuts . . . . 500—518

Die führenden Männer und Kreise der Hanse. Vermögen die Grundlage politischen Einflusses in den Städten. Wachsende Exklusivität der leitenden Kreise als Folge der demokratischen Unruhen. Junker und Junkergesellschaften. Anforderungen Rubenows an die Leiter der Städte. Führende Männer der Hanse. Die Stadtschreiber und Syndici. Würdigung der hansischen Staatsmänner. —

Seite

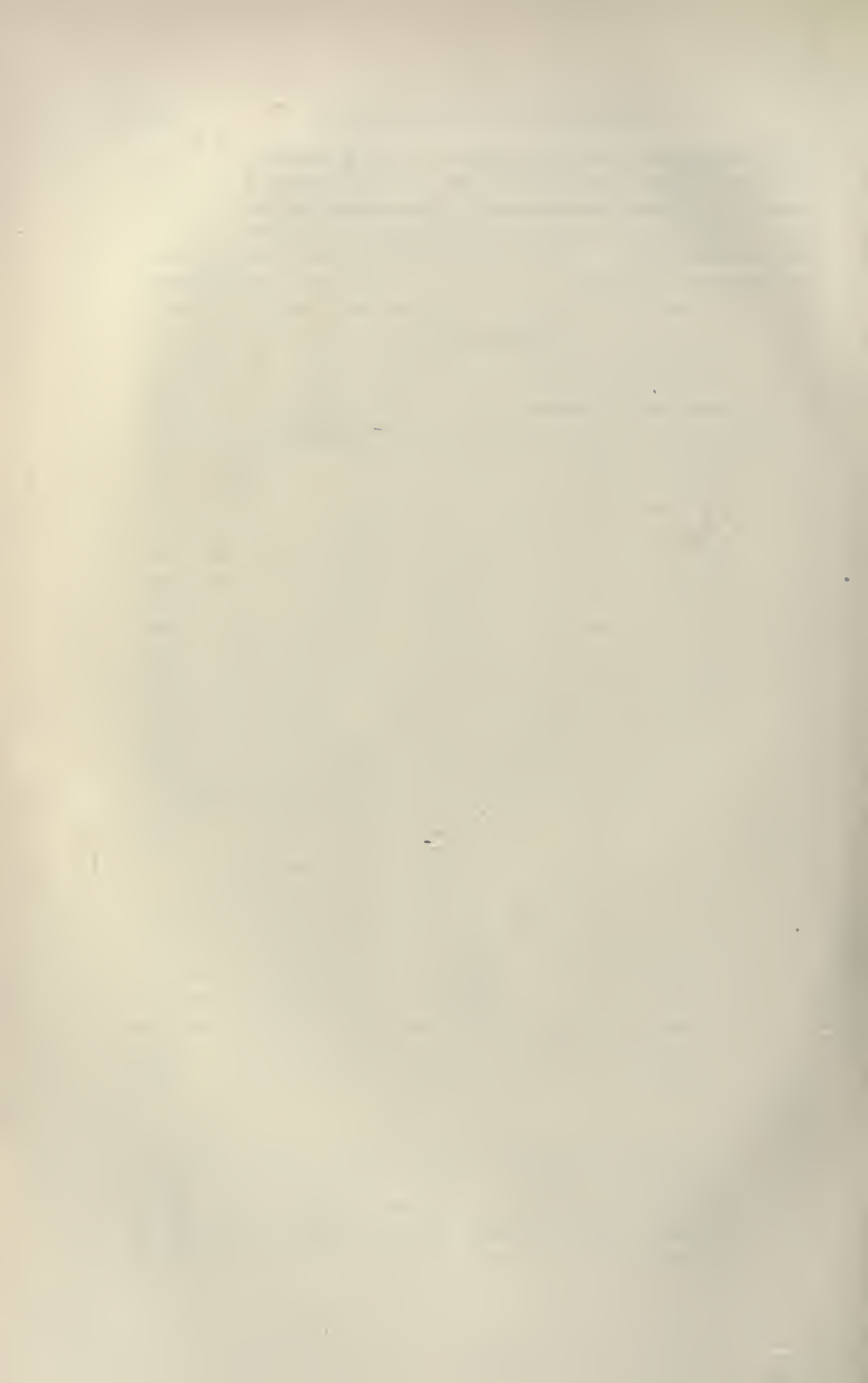
Schützengesellschaften, dramatische Spiele, Charakter derselben. — Wachsendes Bildungsbedürfnis. Gründung von Bibliotheken in Hansestädten. Universitätsgründungen. — Sprachenkenntnis der Hansen. Charakter ihrer Sprache und ihrer öffentlichen Bauten. Gesamteindruck . . . . 518—537

Orts-, Personen-, Sachregister . . . . 538—561

Verbesserungen.

Band II S. 24, Zeile 12 von oben ist zu lesen statt Siegfried von Feuchtwangen: Ludwig von Erlichshausen.

S. 126, Zeile 10 von unten ist das Komma hinter: allgemeinen zu streichen und hinter: Leden, zu setzen.



ZWEITES BUCH.

II. Die Hanse und der Westen bis 1476.

(Fortsetzung.)

4. Die Hanse und England von 1407—1470.

Durch den Haager Vertrag war im Oktober 1407 das gute Verhältnis zwischen dem Ordensland und England wiederhergestellt, der Vertrag im Lauf des folgenden Jahres von König Heinrich IV. und Hochmeister Ulrich von Jungingen genehmigt worden.[1] Die große mittel- und westeuropäische Getreideteuerung, die 1409 auch in England schmerzlich fühlbar wurde, machte den Engländern den Wert guter Beziehungen zu Preußen alsbald wieder einmal in sehr deutlicher Weise klar, „want se gheen lant en weten, dar se korne ut hebben mogen, denn ut Prussen."[2] Im März 1409 bot König Heinrich IV. dem Hochmeister sogar ein ewiges Freundschaftsbündnis an. Am 4. Dezember kam es zwischen den Bevollmächtigten des Ordens und seiner Städte und England in London wenigstens zum Abschluß eines Handelsvertrags, der wiederum der englischen Diplomatie ein sehr gutes, den Fähigkeiten der preußischen Diplomaten, aus der günstigen Lage Vorteil zu ziehen, aber ein recht schlechtes Zeugnis ausstellt. Ähnlich, nur ausführlicher als im Vertrag von 1388 wurden darin den Engländern weitgehende Zugeständnisse für ihren Verkehr und Aufenthalt in Preußen gemacht, ohne daß wie in jenem noch von der „landesüblichen Gewohnheit" die Rede war; sie sollten durch ganz Preußen hin Handel treiben dürfen mit den Eingeborenen und den Angehörigen jeder anderen Nation und Religion gegen Entrichtung der schuldigen

---

[1]) HR. 1. V n. 502, 540; siehe Band I S. 72.

[2]) HR. 1. V n. 548, zur Teuerung siehe Band I S. 360.

Abgaben,[1]) eine Bestimmung, auf die sie sich bei späteren Anfechtungen ihrer Stellung in Preußen bezogen. Sie erlangten im Dezember 1410 die, wie es scheint, geheimgehaltene Genehmigung des Vertrags durch den Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen. Aber noch 1474 warf Danzig ihnen vor, dieselbe von ihm erschlichen zu haben.[2]) Auch in eine weitere Hinausschiebung der Termine der Entschädigungszahlungen mußten die preußischen Boten einwilligen. Nur der Versuch der Engländer, auch für Livland Handelsfreiheiten zu erlangen, stieß bei ihnen auf nachhaltigen Widerstand. Auch das Brügger Kontor sprach sich sehr entschieden gegen die Öffnung Livlands für die Engländer aus, und die livländischen Städte widerstrebten derselben ebenfalls. Die preußischen teilten denselben Standpunkt deshalb, weil dann ihnen der ganze Verkehr der Engländer erhalten blieb. Die Hansetage zu Hamburg 1410 und Lüneburg 1412 verboten allgemein den Hansestädten, namentlich den preußischen, den Engländern besondere Einräumungen für ihren Verkehr zu machen.[3])

England nutzte die inneren Kämpfe in Lübeck und dessen Nachbarstädten und die daraus folgende Schwäche der Hanse sowie die Niederlage des Ordens im Krieg mit Polen, um seinen Verkehr nach der Ostsee zu fördern und sich seiner weiteren Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Ordensuntertanen zu entschlagen, nachdem es etwas über ein Drittel der Gesamtsumme abgetragen hatte. Gesandtschaften des Hochmeisters, die um Fortsetzung der Zahlungen ersuchen sollten, wurden mit knappen Entschuldigungen wieder heimgeschickt. Auch die Verwendung König Sigmunds bei König Heinrich VI. von England im Jahre 1426 war vergeblich.[4])

Die Stellung der Hansen in England dagegen wurde zunächst nicht erheblicher von englischer Seite angefochten. Sogleich nach seinem Regierungsantritt bestätigte König Heinrich V. am 25. November 1413 die Privilegien der Hansen in England und ihre

[1]) Hans. UB. V n. 916, 917, vgl. HR. 1. VIII n. 1162 § 1. Siehe Band I S. 65.

[2]) Hans. UB. V n. 981, 1004, vgl. HR. 1. VIII n. 452 § 2; HR. 2. VII n. 133.

[3]) HR. 1. V n. 659, 663, 674 § 7, 705 § 4, VI n. 68 A § 46.

[4]) HR. 1. V n. 620, Hans. UB. V n. 906, 907, 1034, S. 520 Anm. 1, VI n. 39, HR. 1. VI n. 23, 24, 60—62, 96 § 2, 114, 115, 193—195, 500, VII n. 736, VIII n. 134.

Steuerfreiheit in London unter Zusicherung der Rechtsgültigkeit etwa in Vergessenheit geratener Gerechtsame.[1]) Und weder die Kapereien der englischen Auslieger vor wie namentlich nach seiner Thronbesteigung, als der Krieg mit Frankreich schnell wieder auflebte,[2]) noch die Einreihung hansischer Schiffe in die englischen Flotten zu Expeditionen nach Frankreich 1416 und 1418[3]) berührten den Frieden zwischen beiden Mächten. Damals hatte die Hanse noch die Hoffnung, daß König Sigmund ihre Interessen tatkräftig vertreten, sie auch gegen weitere Zugriffe der Engländer sicherstellen werde. Seine Reise nach England im Jahre 1416 und seine freundschaftlichen Beziehungen zu König Heinrich V. ließen ihn dafür besonders geeignet erscheinen. Aber die Verhandlungen, die zwischen Gesandten der wendischen Städte und des englischen Königs auf seinen Vorschlag und unter seinem Vorsitz in Konstanz im Juni und Juli 1417 geführt wurden, brachten sehr zum Verdruß Sigmunds, der voreilig den Engländern bereits Zusagen gemacht hatte und diese nun nicht innehalten konnte, keine Verständigung.[4])

Endlich ging Danzig auf Antrag seiner durch Engländer geschädigten Bürger mit Arresten gegen Leute aus Newcastle, York, Lynn und Hull vor und hielt seinen Standpunkt trotz der Proteste der englischen Kaufleute in Preußen sowie der Verwendung des Hochmeisters und des englischen Königs aufrecht.[5]) Und auch Greifswald nötigte 1418 englische Kaufleute, sich seinen geschädigten Bürgern gegenüber für Schadenersatz zu verbürgen.[6])

---

[1]) Hans. UB. V n. 1114.

[2]) Schädigungen von Hansen vgl. z. B. Hans. UB. VIII n. 215 § 65 .1 (ein Danziger Kreier mit Brouager Salz), 2 (= Hans. UB. V n. 1047, ein rigischer Holk), 4 (ein Schiff von Harderwijk), V n. 1099 (2 preußische Holke), n. 1120 (ein Danziger Schiff), VI n. 187, vgl. 288, 649 (ein Danziger Schiff mit Waren), HR. 1. VI n. 451 (10 hansische Schiffe mit Baiensalz). Im allgem. vgl. die späteren hansischen Beschwerdelisten 1434: 2. I n. 385, 1447: 2. VII n. 488, 1452: Hans. UB. VIII n. 215.

[3]) HR. 2. I n. 385 § 2, HR. 1. VI n. 451, 502, Hans. UB. VI n. 77, S. 59 Anm. 1, n. 159, 191 u. die Anm., HR. 2. VII n. 488 § 38.

[4]) HR. 1. VI n. 333, 381, 400 § 21, 444—447, 450, 451, Hans. UB. VI n. 110. Pauli, Gesch. v. England, V S. 130ff.

[5]) HR. 1. VII n. 510, 592 § 8, HR. 2. II n. 76 § 15, Hans. UB. VI n. 371, 418, 447, 561, 569, 635, 723 § 3.

[6]) HR. 1. VI n. 556 § 57, 581, 582, VII n. 441 § 9, 592 § 7.

Bereits waren die englisch-hansischen Reibereien in ein weiteres Stadium gelangt. Von beiden Seiten wurden die Grundlagen der kommerziellen Stellung des Gegners in ihrem eigenen Machtbereich angegriffen. Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen hatte in seiner Feindschaft gegen Danzig die Ausbreitung des Verkehrs der Engländer dort im Widerspruch mit den Stadtgesetzen in hohem Maß begünstigt. Sie hatten sich zum Teil mit ihren Familien dort niedergelassen, ein Haus zu Wohn- und Versammlungszwecken, wahrscheinlich auf dem Grundstück des noch jetzt sogenannten englischen Hauses gemietet, eine Genossenschaft mit gerichtlicher Selbstverwaltung ihren Mitgliedern gegenüber gebildet.[1]) Sie wollten in Danzig erreichen, was die Hanse in London besaß. Aber der Sturz des Hochmeisters entfesselte die Reaktion Danzigs gegen die Engländer. Es sprach ihnen 1414 alle erlangten oder angemaßten Vergünstigungen ab und ließ das Haus mit Ketten sperren; sie sollten keine Genossenschaft mehr bilden, sondern sich wie früher einzeln bei den Bürgern mit ihren Waren einmieten.[2]) Darauf beschloß das englische Parlament 1416, daß alle fremden Kaufleute in England ebenso wie die englischen in den Heimatländern oder -städten jener behandelt werden sollten, und 1419 verlangte daraufhin König Heinrich V. vom Hochmeister Michael Küchmeister, daß seine Untertanen im Genuß ihrer Privilegien in Preußen nicht verkürzt würden, sondern dieselben Freiheiten genössen wie die Untertanen des Hochmeisters in England.[3])

Zugleich beantwortete London das Vorgehen gegen die Engländer in Danzig durch einen wohldurchdachten Vorstoß gegen die bevorzugte Stellung der Hansen. Mayor, Aldermänner und Sheriffs von London verhinderten seit etwa 1418 die erneute Ernennung eines englischen Aldermanns zum Ältermann und Justiziar der hansischen Kaufleute. Die beiden Sheriffs verlangten von den Hansen die Zahlung verschiedener neueingeführter städtischer Abgaben, obwohl bereits 1408 ein Spruch der königlichen Kanzlei ihnen die Verletzung der hansischen Steuerprivilegien verboten hatte. Das Londoner Mayorsgericht erklärte 1418 die vom Kontor dagegen anhängig gemachte Klage für berechtigt. Dennoch mußte die Hanse

[1]) HR. 1. VIII n. 454, 1162 § 2, Hirsch, Danzig, S. 104.

[2]) HR. 1. VIII n. 452 § 2, Hirsch, Danzig, S. 105.

[3]) Hans. UB. IX n. 481 u. Anm. 1, 2; VI n. 238, HR. 1. VII n. 87.

erst ein königliches Urteil herbeiführen, welches am 23. Dezember 1422 die von London in ihrer Haltung bestärkten Sheriffs anwies, die hansischen Kaufleute zur Zahlung der städtischen Abgaben gegen ihre Privilegien — vorläufig — nicht heranzuziehen.[1])

Aber der Tod des kraftvollen Heinrich V. am 31. August 1422 erhöhte angesichts der nun eintretenden Regentschaft für den jungen Heinrich VI. im englischen Bürgertum und den mit seinem Aufschwung eng verbundenen Kreisen der Nation die Hoffnung, daß sie nun beim Parlament mit ihren Absichten zur Verminderung der hansischen Privilegien in England und zur Förderung ihrer eigenen Stellung in den Hansestädten mehr Erfolg haben würden. Besonders erbittert zeigten sie sich auf Danzig, das den Kampf gegen die großen Freiheiten der Engländer bei sich inzwischen mit Erfolg fortgeführt hatte. Danzig suchte sie durch Einführung von Abgaben zur Einstellung des Handels mit den anderen Gästen und des Kleinhandels zu zwingen; Bogenholz und Wagenschoß, die beiden Hauptartikel des englisch-preußischen Verkehrs, sollten sie künftig nur von Danziger Bürgern kaufen. Es unterdrückte die Wiederherstellung ihrer Genossenschaft und verbot sie ein für allemal mit der Drohung, daß sonst „de hunde der stat van Dansike solden licken ere blout op den straten der stat van Dansike".[2]) Schon im November 1422 überreichten die englischen Kaufleute dem Parlament eine Anzahl Klagen, die sich fast ausnahmslos gegen Danzig richteten, forderten aber auch gegen die Hanse als Ganzes Maßregeln, da sie dem Verhalten Danzigs nicht fernstehe.[3]) Zum erstenmal waren hier die Hansen als „de van deme stalhove" bezeichnet. Und diese Benennung der hansischen Niederlassung als der Stalhof wurde fortan schnell die übliche. Sie umfaßte außer der alten Gildhalle die ihr benachbarten Baulichkeiten, die der hansische Kaufmann im Lauf der Zeit mietweise an sich gebracht hatte.[4])

---

[1]) Hans. UB. VI n. 144 u. S. 66 Anm. 2, vgl. V n. 828, 843; VI n. 332 bis 334, S. 183 Anm. 2, n. 337, 474, 475, 479, 482.

[2]) HR. 1. VII n. 592, zu § 3 das. vgl. VIII n. 452 § 7, 8, Hans. UB. VI n. 723 § 7, 8. Hirsch, Danzig, S. 106.

[3]) HR. 1. VII n. 592, 593.

[4]) HR. 1. VII n. 592 § 7, vgl. Lappenberg, Stalhof, I S. 70f., Höhlbaum i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 133ff.

Die englische Anklageschrift war geschickt und wirkungsvoll abgefaßt. Das Kontor befürchtete den Verlust seiner Privilegien. Aber auch jetzt trat die Aristokratie, die geistlichen und weltlichen Großen Englands, im Parlament für den hansischen Kaufmann ein. König Heinrich VI. nahm für ein Jahr auf Bitte der hansischen Kaufleute in Boston alle hansischen Englandfahrer in seinen Schutz. Aber im Bürgertum war die Stimmung gegen sie sehr erregt. Die Kaufmannschaft von Lynn faßte im Oktober 1423 Beschlüsse zur Einschränkung der hansischen Vorrechte. In London wurden die Hansen, weil sie die Zahlung städtischer Kustumen vom Wein, Salz, Wachs, Tonnengut und anderem verweigerten, in Haft genommen.[1] Auch die Haltung der englischen Regierung gegen die Hanse wurde durch das energische Auftreten des englischen Handelsstandes verschärft. Auf Grund eines Rechtsgutachtens des englischen Reichsgerichtshofs entschied der königliche Rat, daß die Zahlung des Tonnen- und Pfundgeldes, 3 ß von der Tonne und 12 ₰ vom £, die Privilegien der Hanse nicht verletze. Das tat sie freilich doch, aber die Hanse hatte sich auch bei früheren Anlässen der Zahlung schon unterworfen.[2] Auch die gleichzeitig vom Parlament wieder aufgenommene ältere Verordnung, daß alle fremden Kaufleute sich verpflichten mußten, in Höhe ihrer Einfuhren binnen neun Monaten in England Stapelartikel oder andere Landeserzeugnisse einzukaufen, war, wenngleich heilsam für den Geldbestand, die Produktion und Ausfuhr Englands und die Zolleinnahmen der Krone, für den hansischen Handel ein Zwang.[3])

Eine Gegenäußerung der Hanse auf die Angriffe der englischen Kaufmannschaft erfolgte trotz des Hilferufs des Londoner Kontors nicht. Denn die von den Städten zu Lübeck im Juli 1423 beabsichtigte Arrestierung der Engländer und ihrer Güter in den preußischen Städten und Stralsund fand die Genehmigung des Hochmeisters und seiner Städte nicht.[4]) Auch den aussichtsvollen Vorschlag des Brügger Kontors 1425, den Flämingern, Brabantern, Holländern und Engländern die Haltung von Liegern in den Hanse-

---

[1]) HR. 1. VII n. 594, 609 § 6, Hans. UB. VI n. 504, 528.

[2]) Hans. UB. VI n. 515, 516, 529, Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XLI.

[3]) Hans. UB. VI S. 277 Anm. 2, n. 491 u. Anm. 1, HR. 1. VIII n. 558. Schanz, Engl. Handelspol., I S. 512 ff.

[4]) HR. 1. VII n. 609 § 6, 611, 623, 624 § 5, 629, 671.

städten zu verbieten, griff die Hanse ernstlich nicht auf.[1]) Und die schon 1424 England in Aussicht gestellte Gesandtschaft schickte sie trotz der dringendsten Vorstellungen des Kontors ebenfalls nicht ab.[2])

Das Kontor blieb auf sich selbst angewiesen und vertrat seine Interessen ganz geschickt und sogar mit Erfolg. Das Parlament genehmigte seine Petition um Ernennung eines englischen Aldermanns zu seinem Justiziar und Ältermann. Der König ernannte dazu am 18. Februar 1426 nach mehr als siebenjähriger Nichtbesetzung der Stelle den von den hansischen Kaufleuten vorgeschlagenen Londoner Aldermann William Crowmere, mußte aber noch im Anfang des folgenden Jahres den Behörden von London die Fortsetzung des Widerstandes gegen dessen Amtsführung verbieten.[3]) Nun endlich fügten sich diese. Am 20. Februar 1427 bestätigten sie den hansischen Kaufleuten das Recht auf den englischen Ältermann und den Genuß aller anderen in dem Vertrag von 1282 ihnen zugestandenen Freiheiten, also auch die Freiheit von den letzthin durch die Sheriffs ihnen abgeforderten Kustumen.[4]) Die Abgeneigtheit der Hanse gegen die Sendung einer Gesandtschaft nach England aber erschien durch diesen glücklichen Ausgang der Bemühungen des Kontors um die Behauptung seiner alten Stellung in London gerechtfertigt.

Die Haltung der wendischen Städte gegenüber dem englischen Verkehr nach der Ostsee und dem skandinavischen Norden in der Zeit ihres Krieges mit König Erich von Pommern übte auf die Stellung Englands zur Hanse keinen nachteiligen Einfluß aus. Trotz der Wegnahme mehrerer englischer Schiffe durch die wendischen Kaper machten die englischen Kaufleute ihre gegen das Kontor ausgesprochene Drohung, die Hansen in England trotz ihrer Privilegien jeden derartigen Schaden entgelten zu lassen, nicht wahr. Vielmehr wiederholte und bestätigte endlich am 1. Oktober 1430 König Heinrich VI. die Privilegien der Hanse in England und ihre Steuerfreiheit in London.[5])

Andererseits vermehrte das Entgegenkommen Englands gegen

---

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 26, VIII n. 59 § 13.
[2]) HR. 1. VII n. 675—677, 800 § 33, 805, VIII n. 44, 422.
[3]) Hans. UB. VI n. 611, 612, 651.
[4]) Hans. UB. VI n. 658, vgl. n. 613, 643 u. Anm. 2.
[5]) Hans. UB. VI n. 888.

die Wünsche des hansischen Kontors das Verlangen der Engländer nach Wiederherstellung ihrer sehr bevorzugten Stellung in Preußen. Sie gingen Ende 1427 das Parlament mit Beschwerden über die dortigen Beschränkungen ihres Handelsbetriebs an.[1]) Sie wandten sich im Frühjahr 1428 an den Hochmeister selbst und baten um seine Erlaubnis zur Errichtung einer Niederlage in Dibau. Sie hofften offenbar, hier außerhalb Danzigs und nur dem Orden untergeordnet auch mit dem nichtpreußischen Binnenland unbeschränkten Verkehr pflegen zu können.[2]) Aber der entschiedene Widerspruch der preußischen Städte brachte ihren Plan zu Fall. Und ihre Bitte um Wiederherstellung ihrer alten Freiheiten in Danzig beantwortete der Hochmeister Paul von Rußdorf nur mit der Versicherung, sie in ihren berechtigten Ansprüchen schützen zu wollen, wenn dieselben über die den andern Gästen im Lande zustehenden Rechte und Gewohnheiten nicht hinausgingen.[3]) Doch erlaubte er ihnen, nachdem am 20. Juni 1428 König Heinrich VI. die Organisation der englischen Kaufleute in Preußen, Skandinavien und dem Hansegebiet erneut bekräftigt hatte, im Dezember die Erwählung eines Aldermanns, der ihr Wortführer und Vertreter sein sollte. Und auch Danzig scheint gegen ihren Handel, besonders den Kleinhandel, etwas nachsichtiger geworden zu sein.[4]) Indes dies hörte sofort wieder auf, als es dem Hochmeister auch jetzt nicht gelang, die englische Regierung zur Wiederaufnahme der seinen Untertanen 1407 bewilligten Entschädigungszahlungen zu bewegen, als vollends 1432 eine englische Flotte bei Bergen vier Danziger Schiffe wegnahm mit der Behauptung, daß sie wendische seien und mit den wendischen Kapern in Verbindung ständen, und als zwischen den wendischen Städten und dem Norden im selben Jahr der Stillstand zu Horsens geschlossen wurde.[5]) Neue Anträge der englischen Kaufmannschaft in Danzig beim Hochmeister, ihr dieselben Rechte, Aufenthalts- und Organisationsverhältnisse zu bewilligen, wie die Hanse in London besitze, waren umsonst, zumal sie zu einem ganz besonders ungünstigen Zeitpunkt erfolgten.[6])

---

[1]) HR. 1. VIII n. 452, Hans. UB. VI n. 723, vgl. das. Anm. 1.
[2]) HR. 1. VIII n. 430 § 10.
[3]) HR. 1. VIII n. 453 § 2.
[4]) Hans. UB. VI n. 736, HR. 1. VIII n. 546 § 7, Hirsch, Danzig, S. 106.
[5]) Hans. UB. VI n. 1075, HR. 2. II n. 76 § 13; das. § 3, 4, 6, 24.
[6]) Hans. UB. VI n. 1065 u. Anm. 1, HR. 2. I n. 169, 241 § 12.

Denn ein abermaliger Vorstoß von englischer Seite gegen die Zollfreiheiten der Hanse hatte die Stimmung dieser und des Hochmeisters stark verschlechtert. Am 20. März 1431 bewilligte das Parlament außer der gewöhnlichen Subsidie des Tonnen- und Pfundgeldes für 1431 und 1432 noch eine Zuschlagssubsidie von 3 ß von der Tonne süßen Weins und 6 ₰ vom £ des Wertes aller anderen Waren. Ihre Zahlung wurde ebenfalls allen Fremden, somit auch den Hansen auferlegt. Jedoch vor der lebhaften Agitation, die das Londoner Kontor sofort bei der Hanse und dem Hochmeister hiergegen entfaltete, wich die englische Regierung einen Schritt zurück. Das Kontor erwirkte vom König eine Erklärung, die die Hansen auf Grund ihrer Privilegien — bis auf weiteres — von dem Zuschlag für frei erklärte, jedoch gegen Stellung von Bürgschaft für etwaige künftige Nachzahlung. Als Antwort darauf nötigte der Hochmeister die Engländer in Preußen zur Stellung einer gleich hohen Bürgschaftssumme, und auch die Hansestädte griffen anscheinend zu Gegenmaßregeln. Aber das Gesuch des Unterhauses des Parlaments, den in den Hansestädten dadurch an ihrer Habe geschädigten Engländern die gerichtliche Belangung der in England befindlichen Hansen zu gestatten, wies der König zurück. Als das Parlament im Juli 1432 ihm die Subsidie und den Zuschlagszoll auch für die beiden folgenden Jahre bewilligte, befreite er wieder gegen Bürgschaftsstellung die hansischen Kaufleute von der Zahlung des letzteren.[1]) An dem Anspruch, den Hansen trotz ihrer Privilegien neue und veränderte Zölle aufzuerlegen, hielt die englische Regierung also fest.

Diesem Vorstoß gegen die Zollvergünstigungen der Hansen fügte sie bald einen weiteren hinzu. Ein Parlamentsbeschluß verfügte Ende 1433, daß die Zölle nicht mehr wie bisher nach dem Einkaufspreis der Waren daheim, sondern nach ihrem Verkaufspreis in England berechnet werden sollten. Die Staatseinkünfte mußten den Vorteil, die Händler den Schaden davon haben. Das Londoner Kontor ließ sich nicht an einem Protest dagegen genügen. Es stellte den Handel ein in der Hoffnung, dadurch eine Zurücknahme des Beschlusses für die Hanse zu erreichen, und rief im April 1434 die Hanse um Schutz an.[2])

---

[1]) Kunze i. Hans. UB. VI n. 992 u. Vorbemerkung, woselbst das andere Material verzeichnet ist.

[2]) HR. 2. I n. 319, 357 § 26, vgl. S. 199 Anm. 1.

Der Zeitpunkt war günstig. Denn die Hanse konnte wegen des bevorstehenden Friedensschlusses zwischen den wendischen Städten und König Erich ihr Hauptaugenmerk endlich wieder der Lage ihres Verkehrs im Westen zuwenden. Der Hansetag, der im Juni 1434 in Lübeck tagte, vermochte den Hochmeister, die Politik der Hanse den Westmächten gegenüber zu unterstützen. Denn nur in Preußen konnten den Engländern empfindliche Schwierigkeiten bereitet werden. Um dem Vorgehen der Hanse von vornherein größeren Nachdruck zu geben, befahl der Hochmeister sogar den Engländern die Räumung seines Landes binnen sechs Monaten. Er hätte schwerlich einen so entschiedenen Ton gegen England angeschlagen, wenn ihm nicht wegen seiner schlechten Beziehungen zu Polen gerade sehr am Wohlwollen der Hanse gelegen gewesen wäre. Er bedang sich nur aus, daß die Hanse den größeren Nachdruck nicht auf die Wiederherstellung ihres Ansehens in Flandern, worauf es Lübeck in erster Reihe ankam, sondern auf die Beschirmung der hansischen Rechte in England lege.[1]) Demgemäß faßte der Hansetag zunächst Verhandlungen mit England ins Auge und beschloß für den Fall, daß seine Gesandtschaft keinen Erfolg erziele, den Abbruch des Verkehrs mit England und die Ausschließung der Engländer und ihrer Waren aus den Hansestädten.[2]) Zugleich unternahm er einen ganz neuen Vorstoß gegen den Handelsbetrieb der Fremden; außer anderen Handel und Verkehr regelnden Statuten erließ er, anknüpfend an die Anregung des Brügger Kontors von 1425, die Verfügung, daß Nichthansen nicht länger als drei Monate hintereinander und den Winter hindurch überhaupt nicht in Hansestädten verweilen dürften. Ganz besonders mußte dadurch der englische Verkehr in Preußen getroffen werden.[3])

Jedoch die hansischen Gesandten, vier Bürgermeister von Lübeck, Hamburg, Köln und Danzig, die am 22. Oktober 1434 über Brügge in London anlangten, bekamen vom königlichen Rat nur „vele soter wort na older Engelscher gewonheit“ zu hören. Der Kanzler erklärte, daß die von ihnen eingereichten Beschwerden und Schadenersatzansprüche längere Prüfung erforderten. Auch in

[1]) HR. 2. I n. 355 § 7, 9, 356 § 1, 2, 357 § 17—27, 360—362; siehe Band I S. 375f.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 3, 4, 393 § 8.

[3]) HR. 2. I n. 321 § 27, 393 § 6, siehe oben S. 6f.

den Verhandlungen, die in Brügge beide Teile vom 5.—17. Mai 1435 miteinander führten, wurden die Hansen von den Engländern hingehalten, trotzdem schon im Januar das Ausweisungsdekret und Handelsverbot des Hochmeisters gegen die Engländer in Kraft getreten war, „dat en swarlike to herten gheet“, wie die hansischen Boten Danzig mitteilten, und mit Beginn der Schiffahrt der Hochmeister seinen Untertanen den Verkehr nach England bis auf weiteres verboten hatte.[1]) Nach Ausgang der Verhandlungen, die nur die Verabredung neuer für Mitte Januar des folgenden Jahres gebracht hatten, verfügten die Gesandten den Abbruch des hansischen Verkehrs mit England; nach dem 5. Juni sollten die hansischen Kaufleute keine Waren mehr einführen, sondern in aller Stille binnen zwei Monaten England räumen; das Archiv des Londoner Kontors sollte dem Kontor zu Brügge, die Gildhalle und das Bischofstor zuverlässigen Leuten zur Bewahrung überantwortet werden.[2])

Das dilatorische Verhalten Englands gegen die Hanse wird erklärt durch die politischen Verhältnisse der Westmächte. Mit gespanntester Aufmerksamkeit wartete damals England die Schritte Burgunds ab. Bisher war die Interessengemeinschaft zwischen England und Burgund gegenüber Frankreich die Grundlage ihrer politischen Freundschaft gewesen. Aber auf wirtschaftlichem Gebiet hatte sich ein scharf zugespitzter Widerstreit zwischen beiden entwickelt. Die Erlasse Herzog Philipps von Burgund von 1428 und 1434 gegen die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche durch seine niederländischen Provinzen[3]) zusammen mit der nun in Kraft tretenden hansischen Handelssperre verschlossen den Engländern die beiden Hauptabsatzgebiete ihres Tuchs. Ihrer Industrie und Wollproduktion drohte eine gefährliche Krisis.

Gelang es England, zu Burgund ein gutes Verhältnis zu bewahren, günstige Verkehrsbeziehungen wiederherzustellen, so konnte es gegen die Hansen eine energischere Sprache führen. Aber die von England im Frühjahr 1435 mit Flandern wegen des Wollhandels zu Calais geführten Verhandlungen waren erfolglos.[4]) Und nun

---

[1]) HR. 2. I n. 383—386, 407, 421, 429—432, 435, 437.

[2]) HR. 2. I n. 430 § 9, 11, 435.

[3]) HR. 2. I n. 191, 192, 357 § 18, 19, VII n. 488 § 1, Hans. UB. VI n. 991 § 7; Schanz, Englische Handelspolitik, I S. 443. Siehe Band I S. 371 f.

[4]) HR. 2. I S. 375 Anm. 1, n. 415 § 10.

brachte der Kongreß zu Arras vollends England die bittere Enttäuschung, daß Burgund mit seiner bisherigen Politik gänzlich brach und mit Frankreich, dem Erbfeind Englands, am 21. September 1435 Frieden und Bündnis schloß. Die Erbitterung darüber kam besonders im englischen Handelsstand schnell zum Ausdruck, dem nun nach wie vor die Märkte Burgunds für sein Tuch verschlossen bleiben mußten.[1]) Je mehr sich nun das Verhältnis zwischen diesen beiden Mächten zum Krieg zuspitzte, sah sich England genötigt, seinen Ton gegen die Hanse herabzustimmen, um wenigstens nach dieser Seite hin seinem Handel wieder offene Türen zu verschaffen. Somit ließ das Parlament im Herbst 1435 die Petition der aus Preußen und den Hansestädten ausgeschlossenen Engländer, die unter lebhafter Agitation gleiche Maßregeln gegen die Hansen forderten, unbeachtet, bewilligte dem König aber die Subsidie in derselben Weise wie früher für die beiden folgenden Jahre.[2]) In Calais, wohin der König wegen des gespannten Verhältnisses zu Burgund die Verhandlungen mit der Hanse verlegt hatte, warteten die englischen Gesandten ungeduldig seit dem Januar 1436 monatelang auf das Erscheinen der hansischen. Die Lage war für die Hanse denkbar günstig, um einen sie wahrscheinlich ganz zufriedenstellenden Vertrag von England zu erlangen. Man war jedoch in den leitenden hansischen Kaufmannskreisen — und die Politik ihrer Städte machte sich diese Auffassung zu eigen, — überzeugt, daß man mit England, ob man nun im Januar oder später verhandle, zu einem erwünschten Ende kommen werde.[3]) Aber die Gesandtschaft erlitt auch durch einen Streit zwischen dem Hochmeister und seinen Ständen über die Auswahl der preußischen Boten Verzögerung. Erst im März langten diese in Lübeck an.

Die strenge Durchführung der von der Hanse über England verhängten Sperre mußte einen für sie günstigen Friedensabschluß befördern. Aber die niederrheinischen Städte, besonders Köln, banden sich nicht daran. Der Hochmeister, dem der Friede zu Brecz am 31. Dezember 1435 vor Polen Ruhe und damit die Kraft gab, wieder einen stärkeren Eigenwillen gegenüber seinen Ständen

[1]) Siehe Band I S. 376.
[2]) HR. 2. I n. 559 u. Anm. 2.
[3]) HR. 2. I n. 524—526, 528, 535, 536.

und der Hanse zu zeigen, gestattete Engländern gegen Geldzahlungen, in Preußen Handel zu treiben.[1]) Dagegen glaubte die Hanse, den Verkehr nach Schottland den Ihrigen ruhig erlauben zu dürfen, wenn sie sich verbürgten, daß ihre Waren von dort nicht nach England weitervertrieben würden. Die besonders enge Verbindung, in die gerade damals Schottland und Frankreich durch die Verabredung der Heirat zwischen der Tochter König Jakobs I. und dem Dauphin traten, ließ jene Besorgnis noch weniger begründet erscheinen.[2])

Als die hansische Gesandtschaft endlich im April 1436 in Brügge erschien, mußte sie inne werden, daß durch ihr Zaudern der beste Augenblick zu günstigen Abschlüssen nicht nur mit England, sondern auch mit Flandern verpaßt, der Krieg zwischen Burgund und England schon im März ausgebrochen war. Der Wunsch Danzigs, daß die Gesandtschaft noch vor Ausbruch desselben mit England eine Verständigung erziele, „up dat men yo von hynnen eyne side vrii hadde to besoken“, kam daher zu spät.[3]) Überhaupt wußten die burgundische Regierung und die Fläminger zu verhindern, sowohl daß die hansischen Boten nach Calais gelangten, als auch daß sie zufolge einer Aufforderung des Königs aus einem niederländischen Hafen nach England übersetzten. Sie kehrten daher im Juni nach Lübeck zurück, um angesichts der veränderten Lage das Weitere mit den Städten zu beraten.[4])

Die Verhältnisse waren derartig und entwickelten sich schnell in der Richtung weiter, daß sowohl England wie auch der Hanse die Verständigung miteinander erwünscht sein mußte. England bedurfte für seinen Krieg in vermehrtem Maß Artikel, die es ausschließlich von der Ostsee bezog, zum Teil auch beziehen mußte, Schiffsbauholz, Bogenholz u. a. Seinem Tuch die hansischen Gebiete wieder zu öffnen, mußte ihm dringendes Bedürfnis sein. Die Auffassung der Hanse wurde bestimmt durch die dauernde Nichtachtung, die ihre Beschwerden bei der burgundischen Regierung und den flandrischen Leden fanden, durch die blutige Katastrophe zu Sluys am 3. Juni 1436, die sie nötigte, in aller Stille ihre Verkehrs-

---

[1]) HR. 2. I n. 563, 568, 577, Hirsch, Danzig, S. 110.

[2]) HR. 2. I n. 542, 565, Pauli, Gesch. v. England, V S. 259f.

[3]) HR. 2. I n. 567.

[4]) HR. 2. I n. 561, 562, 595 u. Anm. 2.

beziehungen zu Flandern zu lösen, durch die völlige Überlegenheit der Engländer über ihre Gegner zur See und ihre große Kriegslust. Segelfertig lag Mitte Juni eine Flotte von 90 hansischen Schiffen im Zwijn, wagte aber aus Besorgnis, von den Engländern weggenommen zu werden, die Ausfahrt nicht.[1])

Die Mitsommerversammlung zu Lübeck beschloß daher, direkt auf dem Seeweg von der Elbe aus eine Gesandtschaft nach England zu schicken. Aber Monate vergingen wieder, ehe der Hochmeister einwilligte, daß der wackere Danziger Bürgermeister Heinrich Vorrath als Gesamtvertreter Preußens daran teilnahm. Erst nach Mitte Oktober 1436 segelten die hansischen Boten, die Bürgermeister Johann Clingenberg von Lübeck, Vicko vam Hove von Hamburg und Heinrich Vorrath von Danzig nebst dem lübecker Protonotar Johann Hertze und dem rechtsgelehrten Probst von Thorout, Dr. Franco Keddeken, aus der Elbe und trafen Ende Oktober in London ein. Jedoch es herrschte unter ihnen keine volle Einmütigkeit. Ihre Instruktionen wichen voneinander ab. Die wendischen Gesandten hegten lebhaftes Mißtrauen gegen Vorrath und fürchteten bereits „ene dove reyse" zu tun.[2])

Diese Besorgnis mußte auch durch andre Umstände Nahrung erhalten. Zwar kam der Versuch Kölns, sich mit Unterstützung seines Erzbischofs mit England gesondert hinter dem Rücken der hansischen Boten zu verständigen, zu spät, um auf den Gang der hansisch-englischen Verhandlungen noch belangreichen Einfluß ausüben zu können. Aber die Ablehnung des hansischen Handelsverbots durch Köln, dessen Bürger viel zahlreicher als andere Hansen den Verkehr mit England, und zwar da die burgundischen Häfen verschlossen waren, über Kampen fortsetzten, erschwerte die Tätigkeit der hansischen Boten und machte die Engländer in ihren Forderungen beharrlicher.[3]) Und es verstimmte die englische Regierung, daß hansische Kaufleute und Schiffer sich auch um

[1]) HR. 2. I n. 573, 574, II n. 1, 4, 8 u. a., VII n. 494 § 6 u. Anm. 2, Korner, S. 563 § 1613, siehe Band I, S. 377. Der in dieser Zeit verfaßte Libell of englishe Policye hat die besondere Absicht, die Stimmung in England noch mehr aufzustacheln und selbstbewußter zu machen.

[2]) HR. 2. II n. 53, vgl. n. 16—18, Reibstein, Heinr. Vorrath, Marb. Diss.

[3]) HR. 2. II n. 19, 26, 27, 30, 37, 65, 79 § 4, 88, 89, III n. 345 § 16. Vgl. Reibstein, Vorrath, S. 43f.

das von ihr erlassene Verbot des Verkehrs mit Flandern nicht kümmerten.[1])

So zogen sich, nachdem der König am 6. November 1436 eine Kommission zu Verhandlungen mit den hansischen Boten bestellt hatte, die Erörterungen monatelang hin. Beide Teile reichten einander ihre Klagen und Antworten schriftlich ein.[2]) Wieder entfalteten die Kaufleute der Städte der englischen Nordostküste eine heftige Agitation beim Parlament und bei der Regierung gegen die Hansen, die den Verhandlungen ein ergebnisloses Ende zu bereiten drohte. Da war es abermals die englische Aristokratie, namentlich die geistliche, die trotz des Widerstandes der Kaufmannschaft und ihres Anhangs den hansischen Handel und Händler in Schutz nahm. Bischof Heinrich von Winchester, der Kardinal und Kanzler von England, griff zugunsten der Hanse in die Verhandlungen ein und bewirkte den Abschluß derselben.[3]) Am 22. März 1437 erfolgte der Vollzug der Verträge.

England verpflichtete sich darin abermals zur Bezahlung der noch rückständigen 20 000 Nobel an die Ordensuntertanen unter Festsetzung der Höhe und Termine der einzelnen Zahlungen, machte auch gleich eine Anzahlung von 500 M. (=1000 Nobel), lehnte aber Ersatz der letzthin diesen zugefügten Verluste ab. Es erkannte die Privilegien der Hanse vollinhaltlich an, u. a. also auch ihre Freiheit von der Subsidie, und sagte ihr den ungehinderten Genuß derselben zu. Die hansischen Kaufleute und Schiffer wurden von dem Gerichtsstand vor den englischen Admiralitätsgerichten im Interesse gerechter und schnellerer Justiz befreit und die Erledigung ihrer Klagen in See- und Handelssachen besonderen vom Könige dazu ernannten Richtern übertragen. Dagegen gestanden die hansischen Boten den Engländern zu, nachdem deren Versuche, festbestimmte Privilegien und Zusagen zu erlangen, wiederholt von ihnen abgewiesen und schließlich auf Verlangen des Kardinals aufgegeben waren, daß ihr Handel und Verkehr in Preußen und den Hansestädten sich aller seit zehn, zwanzig, ja hundert Jahren genossenen Vergünstigungen erfreuen sollte.[4])

---

[1]) HR. 2. II n. 22 u. Anm. 2, 29—31.

[2]) Die hansischen Klagen sind zu entnehmen aus HR. 2. I n. 384, 385, II n. 77, 78, III n. 709 § 23, VII n. 488B.

[3]) HR. 2. II n. 65, 67, Korner S. 566 § 1626.

[4]) HR. 2. II n. 84.

Mühsam war dies Ergebnis errungen, aber es war für die Hanse zufriedenstellend. Der englische König ehrte die hansischen Gesandten in Anerkennung ihrer für die Wiederherstellung der guten Beziehungen zwischen beiden Mächten aufgewandten Mühe, durch Auszeichnungen.[1] Aber in den englischen Hafenstädten stieß der Vertrag bei den Kaufleuten und Beamten auf heftigen Widerstand, „den van herten leet is, dat wy meer vryheit dan se sulven in copenschop hebben“, wie Vorrath an Danzig schrieb, und die sich namentlich gegen die Befreiung der Hansen von der Subsidie sträubten.[2]

Eine längere Tätigkeit widmeten inzwischen nach Abschluß des Friedens die Hanseboten dem Kontor zu London und seinen Angelegenheiten, dem bereits die letzte Gesandtschaft Ende 1434 namens der Hanse ein eigenes Siegel verliehen hatte.[3] Offenbar bedurfte das Kontor, um die hansischen Freiheiten, die hansischen Interessen überhaupt tatkräftig und nachdrücklich England gegenüber wahrnehmen und vertreten zu können, einer größeren inneren Kräftigung und Geschlossenheit. Die Statuten, die deshalb die Boten ihm am 29. Mai 1437 erteilten, enthielten die grundlegenden Bestimmungen über die Verfassung und Behörden des Kontors.[4] Die Boten erließen ferner für die hansischen Kaufleute und Schiffer eine Anzahl Bestimmungen in der Absicht, sie über ihre Pflichten und Rechte im Verkehr mit England und gegenüber dem Kontor genau zu unterrichten und Verstößen derselben gegen den Vertrag und die Privilegien tunlichst vorzubeugen. Dieselben gaben die Zollsätze für Ein- und Ausfuhr und die Befreiung der Hansen von den Admiralitätsgerichten bekannt. Sie enthielten die Weisung, Übergriffe von englischen Städten und Beamten nicht auf sich beruhen zu lassen, sondern dem Kontor sämtlich zur Anzeige zu bringen. Sie warnten davor, nichthansische Waren in der Ein- und Ausfuhr die Vorteile der hansischen Privilegien genießen zu lassen und dadurch England die Zollbeträge zu hinterziehen. Sie verboten den einzelnen, wohl besonders im Hinblick auf Köln, ohne vorherige Verständigung des Kontors vom König besondere

[1] HR. 2. II n. 180, 226.
[2] Vgl. HR. 2. II n. 38, 39, 43, 44, 48, 51, 71, 73—75, 83, VII n. 461, 462.
[3] HR. 2. I n. 383 § 15.
[4] HR. 2. II n. 81.

Vergünstigungen irgendwelcher Art zu erwerben. Sie forderten die Registrierung der hansischen Ein- und Ausfuhr in allen von den Hansen besuchten Häfen Englands durch die Hansen und Einsendung der Verzeichnisse an das Kontor zu London, um diesem eine genaue Kontrolle über die Entrichtung des ihm zustehenden Schosses zu ermöglichen und Hinterziehungen desselben zu verhindern.[1])

König Heinrich VI. und die Hansestädte genehmigten bald den Vertrag.[2]) Der Hochmeister jedoch und seine Städte lehnten ihn aus später zu erörternden Gründen ab. Dennoch, obwohl er in Preußen nie Gültigkeit erlangte, blieb er für die Beziehungen der Hanse zu England in allem Wesentlichen die Grundlage des gegenseitigen völkerrechtlichen Verhältnisses bis zum Utrechter Frieden im Jahre 1474.

Die burgundische Regierung, die seit dem Bruch zwischen der Hanse und Flandern mit besonderer Aufmerksamkeit das Verhältnis der Hanse zu England verfolgte, dachte zwar im März 1437 ein Geschwader nach Skagen zu senden, um im Fall der erwarteten Wiederanknüpfung der hansisch-englischen Beziehungen den Verkehr zwischen England und den Ostseestädten zu verhindern, führte diese Absicht aber nicht aus.[3]) Zwischen Burgund und England jedoch kam es erst im Oktober 1439, nachdem der Versuch einer Vermittlung, den Heinrich Vorrath im Auftrag des englischen Königs bei seiner Rückkehr aus England unternahm, an der Weigerung des Herzogs gescheitert war,[4]) zum Abschluß eines dreijährigen Freizügigkeitsvertrags, der die Grundlage aller späteren derartigen Verträge zwischen beiden Mächten im 15. Jahrhundert gebildet hat.[5]) Die burgundischen und hansischen Sperrmaßregeln gegen das englische Tuch aber scheinen bewirkt zu haben, daß dieses in vermehrtem Maß Aufkäufer an den mit England verkehrenden Italienern fand. Wenigstens klagte 1439 Köln über eine zunehmende Konkurrenz des englischen Tuchs mit seinem eigenen und dem niederländischen in Venedig.[6])

---

[1]) HR. 2. II n. 82.
[2]) HR. 2. II n. 85, 86.
[3]) HR. 2. II n. 110.
[4]) HR. 2. II n. 224.
[5]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 292.
[6]) Knipping, Kölner Stadtrechn. I S. LXIV Anm. 4.

In Preußen traten auf Grund des Vertrags von 1437 die Engländer nun mit den weitestgehenden Ansprüchen hervor.[1]) Sie legten zur Begründung derselben sogar eine sicher gefälschte Urkunde vor, angeblich die Kopie privatim von Vorrath dem König inbetreff ihres Verkehrs in Preußen besiegelter Zugeständnisse. In Danzig entstand darüber peinliches Aufsehen. Man hielt Vorrath sogar für einen Verräther. Und als er selbst endlich, nachdem er vom Bischof von Münster aus Rache für die Besetzung Emdens durch Lübeck und Hamburg ein halbes Jahr in Kloppenburg gefangen gehalten war, nach Danzig heimkehrte und Rechenschaft über seine Tätigkeit ablegte, begegneten ihm die Kaufleute dort mit solchem Haß, daß er eine Zeitlang seines Lebens unter ihnen nicht sicher zu sein meinte und sich um Schutz an den Hochmeister wandte. Er fand aber auch von seiten seines Mitgesandten Dr. Keddeken und des Londoner Kontors die glänzendste Verteidigung und Rechtfertigung.[2]) Die Annahme des Vertrags lehnte der Hochmeister auf Betreiben Danzigs England gegenüber mit der Motivierung ab, daß Vorrath durch Einwilligung in den Artikel über die Handelsfreiheit der Engländer in den Hansestädten seine Vollmacht überschritten habe.[3])

Und so hielt Danzig den Verkehr der Engländer bei sich trotz ihrer Proteste und trotz der Beschwerden ihres Königs nun mit noch vermehrter Strenge in Schranken. Neue Erbitterung in England, neue Reibereien zwischen Engländern und Hansen waren die Folge. Aber sowohl die wendischen Städte wie auch Danzig ließen es, da sie sich zu Flandern-Burgund und seit 1441 auch zu Holland wieder in guten Beziehungen befanden, auf einen neuen Vorstoß Englands ankommen. Jene bestritten dem König gegenüber lakonisch das Vorhandensein alter vertragsmäßiger Freiheiten der Engländer bei sich. Danzig erklärte die Engländer, da sie in Preußen mit mehr Gunst- und Freundschaftsbeweisen bedacht würden als die anderen Fremden, für sehr undankbar und ihre Klagen für nichtig.[4]) Da erneuerte das Parlament 1446 einen schon vor vier Jahren gefaßten und ganz vorübergehend auch damals zur

[1]) HR. 2. II n. 221 § 7, 222, V n. 147, vgl. Hirsch, Danzig, S. 112.
[2]) Vgl. Reibstein, Vorrath, S. 58.
[3]) HR. 2. VII n. 486 § 5ff., vgl. III n. 504 § 4, 19.
[4]) HR. 2. II n. 645—647, 655.

Ausführung gebrachten Beschluß über die Aufhebung der hansischen Privilegien. Sie sollte erfolgen, wenn der Vertrag von 1437 nicht bis Michaelis 1447 überall in hansischen Gebieten genehmigt sei.[1] Köln, Lübeck und das Londoner Kontor ersuchten vergeblich den Hochmeister, alles zu vermeiden, was den Frieden der Hanse mit England gefährden könne. Köln, auf das sich auch diesmal die Entziehung der Privilegien nicht erstrecken sollte, suchte vorsichtig jeder Hineinziehung in den hansisch-englischen Konflikt aus dem Wege zu gehen.[2] Das Kontor zu London aber besaß im Frühjahr 1447 weder im Ober- noch im Unterhaus gerade viele Freunde; Kardinal Heinrich, der Hauptgönner der Hansen und besonders der Kölner, hatte sich schon seit etlicher Zeit von den Staatsgeschäften in die Stille seiner Diözese zurückgezogen und starb am 11. April 1447.[3]

Doch hatte das Kontor auch seinerseits mannigfache Klagen gegen England vorzubringen. Die Stapelpflicht für Wolle, Wollfelle, Leder, Zinn und andere englische Exportartikel war in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr verschärft worden; nur in Calais den Stapelkaufleuten durften sie abgekauft werden. Die Hansen sollten in England nicht mehr mit anderen Fremden, sondern nur mit den Engländern selbst Handel treiben, wie es allerdings durch ein Gesetz 1439 von allen Fremden, insbesondere den Italienern, verlangt war,[4] sie sollten den von ihnen eingeführten Rheinwein nicht mehr verzapfen, sondern nur noch im großen verkaufen u. a. m. Bei Streitigkeiten zwischen Deutschen und Engländern wurden die Gerichtshöfe nicht, wie das Privileg von 1303 zugestand, halb und halb aus englischen und deutschen Beisitzern gebildet, sondern nur aus englischen. Den Schaden, den die Hansen von 1409—1436 und anschließend im englisch-flandrischen Krieg und später durch englische Kriegsschiffe und Kaper erlitten hatten, berechnete das Kontor auf über 330000 Nobel.[5]

Dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1447, der diese Klagen des Kontors entgegennahm, gelang es nicht, eine Verbindung der englischen

---

[1]) HR. 2. III S. 150 Anm., vgl. II n. 439 § 19, 47, 538—540, S. 455 Anm. 2, n. 644, 682, 683, III n. 5, S. 3 Anm. 2.

[2]) HR. 2. III n. 265, 267, 268, S. 149 Anm. 1 vgl. Lüb. UB. VIII n. 334.

[3]) HR. 2. III n. 283, Pauli, Gesch. v. England, V S. 285.

[4]) Vgl. Schanz, Engl. Handelspolitik, I S. 409 ff.

[5]) HR. 2. III n. 257, 284, 288 § 10, VII n. 488.

mit der flandrischen Angelegenheit und ein Zusammenwirken mit dem Hochmeister wie 1434 zu erzielen. Denn dieser hatte mit seinen Städten bereits die Aussendung einer eigenen Gesandtschaft nach England vereinbart, deren Instruktion in die Mahnung ausklang, es ja nicht zum Bruch mit England kommen zu lassen.[1]) Auch Köln sprach sich entschieden gegen einen solchen aus. Jedoch die Engländer forderten durchaus die gleichen Rechte in Preußen und den Hansestädten, und da die preußischen Boten keine Vollmacht hatten, dies zu bewilligen, drohte König Heinrich VI. am 2. Dezember 1447 dem Hochmeister, daß er den Hansen ihre Privilegien in England entziehen müsse, sie aber sofort wieder in Kraft setzen werde, wenn Preußen den Vertrag von 1437 genehmige und eine gebührende Entschädigung bewillige.[2]) Der Mißerfolg der preußischen Gesandtschaft, die im Januar 1448 nach halbjährigem Aufenthalt aus England heimkehrte, war gewiß in erster Linie der Agitation der englischen Kaufmannskreise zu danken. Die Gereiztheit dieser aber war von ganz anderer Seite her, an sich ohne jeden Zusammenhang mit der hansischen Angelegenheit, inzwischen noch bedeutend vermehrt worden.

Den Frieden, der im Dezember 1432 zu Kopenhagen zwischen England und dem skandinavischen Norden geschlossen war,[3]) hatten die Engländer schnell wieder gebrochen. Da sie in Bergen auch jetzt nicht neben den Hansen aufkommen konnten, hatten sie den verbotenen Verkehr nach Island wieder aufgenommen und obendrein dort wieder Gewalttaten gegen die dänischen Beamten und die Einwohner begangen. Schwer gereizt griff König Christof zu Zwangsmaßregeln. Mittsommer 1447 arrestierte er im Sund eine Anzahl aus der Ostsee kommender englischer Schiffe und warf mehrere Engländer ins Gefängnis. Aber die arrestierten Schiffe entflohen durch den Belt. Da man im europäischen Westen gewohnt war, den skandinavischen Norden und die Hansestädte immer in engem Zusammenhang zu sehen, ist es kaum zu verwundern, daß in England die Behauptung auftauchte und weithin Glauben fand, die Hansen hätten den nordischen König zu diesem Vorgehen angestiftet.[4])

[1]) HR. 2. III n. 280 § 8, S. 164 Anm. 1, n. 283, VII n. 486.

[2]) HR. 2. III. S. 164 Anm. 1, n. 294, 464, 479.

[3]) Siehe Bd. I S. 252.

[4]) HR. 2. III n. 464, 531, Strals. Chronik, hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 187, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 156 ff.

Jedoch einem Vorstoß Englands gegen die Hanse war die allgemeine Lage nicht günstig. Herzog Philipp von Burgund hatte auf Vorstellungen seiner flandrischen Untertanen wie 1434, nachdem er vergeblich mit England über Erleichterungen des Wollhandels in Calais verhandelt hatte, am 12. Januar 1447 die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche durch seine Länder aufs neue verboten. Er hatte überdies die englischen Kaufleute aus denselben verwiesen, sehr zum Schmerz der Merchant Adventurers in Antwerpen, deren Handel dort seit dem Aufstand Brügges 1437 emporzublühen begonnen hatte.[1] Brachen daher die Engländer jetzt mit der Hanse und dem Orden, so verschlossen sie sich dadurch selbst die letzten und wichtigsten Gebiete ihres Exporthandels und hatten den größten Schaden zu tragen. Es kam hinzu, daß trotz der Verheiratung König Heinrichs VI. mit einer französischen Prinzessin, Margarethe von Anjou, der Krieg Englands mit Frankreich im Frühjahr 1448 wieder ausbrach. Das schlechte Verhältnis zu Burgund, zum skandinavischen Norden, der Krieg mit Frankreich legten England die Aufrechterhaltung leidlicher Beziehungen zur Hanse und mit Rücksicht auf den Ostseeverkehr der Seinen die Wiederherstellung des Friedens mit dem Norden nahe. Verhandlungen, die zwischen einer englischen Gesandtschaft, den wendischen und preußischen Städten und dem Orden im März 1449 in Lübeck geführt wurden, vertagten jedoch nur die Erledigung der Streitfragen und bestimmten, daß bis zum 24. Juni 1451 beiderseits keine neuen Kampfmaßregeln getroffen werden dürften.[2] Am 17. Juli 1449 vereinbarte diese englische Gesandtschaft in Kopenhagen auch mit König Christian I. von Dänemark, der noch im Frühjahr in Fortsetzung der Politik seines Vorgängers den Preußen verboten hatte, englische Güter durch den Sund zu führen, einen Stillstand bis Michaelis 1451.[3] Alle diese friedlichen Aussichten aber waren schnell getrübt. Noch vor Abschluß des letzteren Vertrages waren die Beziehungen zwischen England und der Hanse durch eine schwere Gewalttat der Engländer in Frage gestellt.

Im Mai 1449 lag eine große englische Flotte im Kanal und

---

[1]) HR. 2. III S. 202 Anm. 1, Prien, Documents etc., 2. Serie, II S. 66, 67, Schanz, Engl. Handelspol., I S. 9, 443.

[2]) HR. 2. III n. 460, 463—470, 503—505, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 125ff.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 172ff., 205.

überwachte die burgundischen Küsten, um die junge Schottenkönigin mit ihren Schätzen wegzufangen, die von ihrem Vater, dem Herzog von Geldern, und von Herzog Philipp von Burgund nach Schottland gesandt werden sollte. Auf diese Flotte traf am 23. Mai eine große von der westfranzösischen Küste zurückkehrende Handelsflotte, die mit Salz aus Brouage und der Baie, mit Wein und anderen westfranzösischen Waren befrachtet war und unter deren 110 Schiffen 50 hansische, die andern aus Holland, Seeland und Kampen waren. Sie wurde von der englischen Flotte unter Robert von Caen und anderen angehalten unter dem Vorgeben, daß sie Waren England feindlicher Mächte an Bord führe, und nach Southampton gebracht. Dort wurden die nichthansischen und Kampener Schiffe nach Wegnahme der Güter freigelassen, die hansischen jedoch, von denen 16 in Lübeck, 14 in Danzig, zwei in Wismar beheimatet waren, nebst ihren Gütern zurückbehalten, diese verteilt, die Matrosen laufen gelassen, die Kapitäne gefangen gesetzt, die Schiffe der englischen Flotte eingereiht, die dadurch eine bedeutende Verstärkung erfuhr, denn die hansischen Baienfahrer waren in der Regel nach Größe und Bauart die stattlichsten Fahrzeuge der hansischen Marine. Lübeck allein berechnete seinen Schaden auf 125000 rheinische Gulden. Wie das Londoner Kontor erfuhr, war die Tat eine Vergeltung für die Anhaltung der englischen Schiffe im Sunde durch König Christof 1447.[1]) Jedoch sie war vielmehr ein Ausbruch der aus verschiedenen Gründen, auch wegen der Verluste in Frankreich, sehr erregt gewordenen Volksstimmung. Den letzten Anstoß aber hatte der ergebnislose Ausgang der Verhandlungen zu Lübeck gegeben. Und bald hatten die Hansen weitere Gewalttaten zur See und andere Angriffe zu erdulden.[2])

Auf die Wegnahme der Baienflotte antworteten die geschädigten Mächte Burgund, der Orden und Lübeck mit Arrestierung aller in ihrem Machtbereich befindlichen Engländer und ihrer Güter.[3]) Da Verhandlungen mit Burgund erfolglos waren, mußte England den

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 127f., HR. 2. III n. 530—532 u. Anm. 1, 535, V n. 263 § 18; HR. 3. I n. 227 § 3. Hans. UB. IX n. 196 § 2. Die Schadenverzeichnisse der Danziger und Lübecker vgl. Hans. UB. VIII n. 84, 215, 380 § 5.

[2]) HR. 2. III n. 531, 532, 535.

[3]) HR. 2. III n. 533, 536, 555 § 1, 2, 557, 559, 560, 571, Hans. UB. VIII n. 46; vgl. Schanz, Engl. Handelspol., I S. 444.

Bruch mit der Hanse zu vermeiden suchen. Und dies war auch der Hanse erwünscht, da ihr Verhältnis zu Flandern gerade unbestimmt und auch die Erneuerung des wendisch-holländischen Stillstands noch nicht gesichert war. Darum verschob sie auch die Entscheidung über einen Antrag Burgunds, sich dem Verbot der englischen Tuche anzuschließen.[1]) Ihre Gesandtschaft, die im Herbst 1449 sich zu Verhandlungen mit Flandern in Brügge aufhielt, vereinbarte am 2. November mit einem englischen Unterhändler, Dr. Thomas Kent, die Wiederherstellung des Stillstands und der gegenseitigen Verkehrsfreiheit bis Martini 1450.[2]) Aber viele Engländer glaubten, daß zwischen England und Preußen Krieg sei. Denn der Hochmeister lehnte die Befreiung der Engländer von dem Arrest in Preußen ab, und Danzig und auch Lübeck blieben vom Genuß der hansischen Privilegien in England ausgeschlossen. Überhaupt ließen die Anfeindungen und Schädigungen von Hansen nicht nach, die seeräubernden Engländer ließen verlauten, „dat se nemen wolden allent, dat Dudesch spreken konde“, ausgenommen die Holländer und andere Untertanen des Herzogs von Burgund.[3]) Der Haß gegen die Hansen war also größer als gegen die Angehörigen Burgunds. König und Regierung aber waren offenbar nicht mächtig oder entschlossen genug, um gegenüber der kriegslustigen Stimmung der englischen Handels- und Schifferkreise ernstlich für Frieden zu sorgen.

Die Lage Englands war überhaupt traurig. Damals ging der Rest der Normandie an die Franzosen verloren, selbst Bordeaux, fast das letzte Bollwerk der englischen Macht in Südwestfrankreich, fiel. Franzosen und Bretagner traten mit achtunggebietenden Geschwadern im Kanal auf, störten den Seeverkehr Englands und beunruhigten die englischen Küsten. Im Innern rangen die Parteiungen der Großen miteinander um die politische Macht und um materielle Bereicherung. Im Süden des Landes, in Kent, machte sich die Erbitterung des Landvolks über die Gewalttaten der Großen, die Rechtsunsicherheit, die nationalen Verluste in blutigem Aufruhr Luft. Bezeichnenderweise forderten die Kenter Rebellen auch die Bestrafung derjenigen, die die hansischen Schiffe weggenommen und dadurch die Absatz- und Produktionsverhältnisse des Landes

[1]) HR. 2. III n. 546 § 7, 608, 615 § 2.
[2]) HR. 2. III n. 563.
[2]) HR. 2. III n. 626, 627 § 8, 640 § 3, 4.

empfindlich geschmälert hätten, und begehrten deshalb einen schnellen Friedensschluß mit Preußen.[1]) Die Landbevölkerung, und gewiß nicht nur in Kent, war den Hansen gewogen, entbehrte den hansischen Verkehr ungern und empfand sein Ausbleiben als Schädigung ihrer Interessen.

Da erhielt die Feindseligkeit in England gegen die Hanse im Sommer 1450 neue Nahrung durch ein Ereignis, das die Verwicklung in hohem Grade steigern mußte. Schon Ende 1449 hatte sich König Heinrich erboten, seine Gesandten baldmöglichst nach Preußen und Lübeck zur Schlichtung der beiderseitigen Streitigkeiten zu schicken. Lübeck hatte diesen daraufhin bis zum 24. Juni 1450, Hochmeister Siegfried von Feuchtwangen vom 1. Mai ab auf ein Jahr Geleit erteilt.[2]) Jedoch die Ausreise der englischen Gesandten, Dr. Thomas Kent und zweier Kaufleute aus London und Lynn, Johann Stocker und Heinrich Bermingeam, verzögerte sich bis in den Juli 1450. Ihre Hauptaufgabe sollte die Herstellung eines Friedens mit Preußen sein, denn nur danach trügen, wie ein preußischer Kaufmann aus England dem Hochmeister um diese Zeit mitteilte, die Großen und das Volk Verlangen, weil der größte Teil der Waren, die England bedürfe, dorther komme; hätten sie mit Preußen Verkehr und Freundschaft, so würden sie sich an die ganze Hanse nicht kehren.[3]) Die Gesandten nahmen denn auch ihren Weg direkt nach Preußen mit zwei großen tuchbeladenen englischen Schiffen, aber bei Skagen wurde etwa Ende Juli das Schiff, in dem die Gesandten sich befanden, von Lübecker Bergenfahrern weggenommen und die Gefangenen nach Lübeck gesandt.[4]) Das Schiff, das mit seiner Ladung angeblich einen Wert von 100000 rheinischen Gulden hatte, führten sie mit sich nach Bergen, wo König Christian Beschlag darauf legte, aber trotz seines friedlichen Verhältnisses zu England das Gut in Kopenhagen verkaufen ließ und die Ansprüche seiner Eigentümer, Engländer, Kölner, Danziger, Hertogenboscher, ignorierte.[5])

---

[1]) HR. 2. III n. 638, vgl. Pauli, Gesch. Englands, V S. 307 ff. Vgl. über die inneren Verhältnisse Englands auch die beiden Briefe eines preußischen Kaufmanns an den Hochmeister HR. 2. III n. 669, 670.

[2]) HR. 2. III n. 572—574, 594 § 2, 3, 9, 595—597, S. 448 Anm. 2, n. 611.

[3]) HR. 2. III n. 637 u. Anm. 1, 642, 647, 669, 670.

[4]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 132.

[5]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 133, Chronik Gerens bei Bruns,

Schwerlich hatten die Bergenfahrer im Einverständnis mit Lübeck gehandelt. Allerdings war der Zeitpunkt des den englischen Gesandten von Lübeck erteilten Geleits verstrichen und scheint Lübeck auch im Gedenken an frühere Vorkommnisse befürchtet zu haben, daß der Orden unter Umständen vor dem Abschluß eines Sondervertrages mit England nicht zurückschrecken, Lübeck im Stich lassen werde. Ohnehin waren beide über die gegen Flandern anzuwendende Politik verschiedener Meinung. Dem lübischen Rat gehörten in diesen Jahren, was überhaupt eine Seltenheit war, zwei Bergenfahrer, Johann Russenberg und Johann Sina, an,[1]) und sicherlich saß in ihm mancher und gab es auch sonst viele Lübecker, die 1449 durch die Engländer geschädigt waren und irgend einen günstigen Zufall herbeiwünschten, um den Engländern Abbruch zu tun. Zum Vollzugsorgan dieser Wünsche machten sich die Bergenfahrer. Die Stimmung des Rats war ihnen durch Vermittlung ihrer ihm angehörenden Genossen sicher nicht unbekannt. Sie glaubten ohne Zweifel im Ratsinteresse zu handeln.[2])

Das Aufsehen, das der Tat der Lübecker Bergenfahrer folgte, war allgemein und groß. Die beteiligten Mächte, England und Preußen, waren aufs höchste entrüstet, daß dadurch ihre von beiden erhoffte Verständigung verhindert war und daß Lübeck die Engländer in Gefangenschaft behielt. In England wurde sofort Arrest über alle hansischen Kaufleute und ihre Güter, es waren meist Kölner und Preußen, verhängt. Das Vorgehen der englischen Regierung und die Tat Lübecks überhaupt begegneten sofort dem heftigen Widerspruch Kölns und Preußens. Und hier kam die große Besorgnis hinzu, daß Lübeck mit England Krieg führen und ähnlich wie in den letzten Kriegen mit dem Norden und mit Holland den Sund sperren, den Osten zwingen wolle, in Lübeck zu Markte zu gehen.[3])

Bergenfahrer, i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352, Christensen, Unionskongerne, S. 187 f., von der Ropp i. HR. 2. III S. 521 f. u. die Anm. Die Ansprüche der Geschädigten vgl. das. n. 686, VII n. 525, III n. 691, 706, IV n. 458 § 20, V S. 49 Anm. 3, n. 213, 219, Hans. UB. VIII n. 6, 46, 50 u. Anm. 1, 53, 60 u. Anm. 2, IX n. 285, 323 u. Anm. 2, 537 § 6.

[1]) Bruns, Bergenfahrer, i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. CXLIV.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 323.

[3]) HR. 2. III n. 636 § 2, 646, 647, 654, 661, 662, 666 u. Anm. 2, 667, 669 S. 509.

Lübeck und England waren einander für ihren Handel unter normalen Verhältnissen nicht unentbehrlich. Die lübischen Verkehrsinteressen in England waren, verglichen mit den kölnischen oder preußischen oder mit den lübischen auf anderen Gebieten, geringfügig. Das kommt auch in der Tatsache zum Ausdruck, daß der Einfluß Lübecks und der wendischen Städte überhaupt in der Organisation und Verwaltung des Londoner Kontors stark zurückstand. Denn dieses schied sich in das kölnisch-geldrische, das preußisch-livländische und das westfälisch-sächsisch-wendische Drittel.[1]) Aber Lübeck stellte sich in diesem Zusammenstoß der Hanse mit England, da sowohl Köln und die rheinischen Hansestädte als auch der Orden und die preußischen die größte Neigung bezeigten, ihre Friedensinteressen gesondert zu verfolgen, auf den hansischen Standpunkt. Die Hansestädte mußten als eine Interessengemeinschaft, als eine Einheit gegenüber England zusammenhalten, wenn sie mit Aussicht auf Erfolg Schadenersatz fordern, ihre Privilegien bewahren, ihre Verkehrspolitik gegenüber den Engländern bei sich durchführen wollten. Und an dieser Politik hielt Lübeck während des nächsten Vierteljahrhunderts fest, bis es sie siegreich durchgeführt hatte.

Lübeck behielt die englischen Gesandten in Gewahrsam und ließ sie unter seinen Augen im September 1450 mit den Hansestädten verhandeln, von denen namentlich die rheinisch-süderseeischen zahlreich vertreten waren. Eine Tagfahrt zu Utrecht für den Mai 1451 wurde zwischen den Engländern und Hansen verabredet. Den Hansen sollte wieder der volle Genuß ihrer Privilegien eingeräumt werden, doch verlangte die Hanse, daß ihr dies außer durch den König gleichwertig noch besonders durch die acht Städte seines Reichs, London, York, Boston, Hull, Bristol, Lynn, Norwich und Ipswich, garantiert werden solle. Sie wollte dadurch offenbar diese Hauptsitze der ihrem Handel und ihren Privilegien feindlichen Elemente in stärkerer Weise zum Frieden verpflichten. Sie versuchte dies in einer Form zu tun, die in Flandern für ihre Privilegien hundert Jahre vorher bestanden hatte, und die Lübeck, trotzdem sie durch die fortschreitende Steigerung der herzoglichen Macht faktisch gegenstandslos geworden war, noch immer festzuhalten strebte. Auf dies Verhältnis der flandrischen Landesherrschaft

[1]) Vgl. Lappenberg, Stalhof, II S. 104, HR. 2. VII n. 338 § 194.1.

und Städte zu ihren dortigen Privilegien wies die Hanse denn auch die über diese Forderung befremdeten Engländer hin. Sie wünschte daher ferner, daß die geplante Tagfahrt auch von Bevollmächtigten dieser englischen Städte besandt werde. Auch die Beobachtung, daß die Macht des Königtums in England in starkem Niedergang begriffen und in Flandern einst die Garantierung ihrer Privilegien durch die dortigen Städte für sie sehr förderlich gewesen war, dürfte der Hanse diesen Plan, dessen Urheber sicher Lübeck war, annehmbar gemacht haben.[1])

Aber die Verhandlungen zu Utrecht im Mai 1451 verliefen ergebnislos. Verstimmte es schon die östlicheren Hansestädte überhaupt, daß der unbeschränkte Gebrauch der Privilegien nur den westlichen Hansen, den Kölnern, aber nicht den Lübeckern, Hamburgern, Danzigern und anderen Ostseehansen von England gewährt wurde,[2]) so nahm die Auswahl der englischen Gesandten überhaupt die Aussicht auf Wiederherstellung des Friedens. Es gehörten zu ihnen die Kaufleute Bermingeam und Stocker, den Lübeck im März freigelassen hatte, um in England für die Hansen Schadenersatz zu erwirken, sowie Dr. Kent, der unter Bruch seines dem Rat gegebenen Gelübdes aus Lübeck bald darauf nebst anderen gefangenen Landsleuten entflohen war.[3]) Die Weigerung der lübischen Boten, mit dem eidbrüchigen Mann zu verhandeln, gelang es zwar schließlich den vereinten Vorstellungen der anderen Hanseboten zu überwinden. Dennoch kam es zu wirklich sachlichen Verhandlungen nicht. Neue wurden für das nächste Frühjahr in Aussicht genommen.[4]) Die Uneinigkeit unter den Hansestädten verhinderte Lübeck an der Durchführung einer kräftigen und würdigen Politik und kam den Wünschen der Engländer nach Fortgang des friedlichen Handelsverkehrs entgegen.

Den westlichen und östlichen Hansen erschien nun noch mehr Lübeck als das Hindernis einer friedlichen, ihren Interessen dienlichen Politik. Schon vor der Utrechter Tagfahrt hatten der Orden und seine Städte erwogen, ob ihre Boten, wenn eine Verständigung zwischen der Hanse und England an Lübeck scheitere, sich dann

[1]) HR. 2. III n. 651, 653 § 5—8, 658, 659.

[2]) HR. 2. VII n. 524, III n. 669, 670.

[3]) HR. 2. III n. 702, IV n. 14, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 133. HR. 2. III n. 708 u. Anm. 1, 709 § 5.

[4]) HR. 2. III n. 709, 712, Hans. UB. VIII n. 47 passim.

nicht insgeheim mit den Engländern über gegenseitige Verkehrsfreiheit verständigen sollten.[1]) Während der Tagfahrt aber schlug Köln den süderseeischen und rheinischen Städten vor, die auch in der Schoßfrage in den Niederlanden dem Brügger Kontor gegenüber mit ihm gleiche Interessen hatten, die Leitung der Hanse, wenn die Haltung Lübecks die Verständigung mit England verhindere, einer anderen Stadt — natürlich Köln — zu übertragen.[2]) Für den Fall eines lübisch-englischen Konflikts sicherte sich Köln die Fortdauer der königlichen Gunst und des Handelsfriedens für seine Bürger.[3])

Mit Spannung erwarteten England und die Hansestädte die Entscheidung Lübecks. Dieses aber begehrte vor allem weiteren, daß England ihm Genugtuung für die mitten im Frieden erfolgte Wegnahme seiner Baienschiffe bewillige und Kent und Stocker, der nach Schluß der Utrechter Tagfahrt unter Bruch seines Wortes nicht wieder nach Lübeck zurückgekehrt war, sich ihren Eiden gemäß wieder zur Gefangenschaft stellten. Wenn nicht, kündigte es England Fehde an und setzte von seinen Forderungen und Absichten gleichzeitig am 29. September 1451 auch den Hochmeister und die Hansestädte in Kenntnis.[4])

Für die Beurteilung der Absage Lübecks an England darf nicht übersehen werden, daß der Stillstand zwischen Holland und den wendischen Städten jüngst um weitere zehn Jahre verlängert worden war. Andererseits war zwar die hansische Handelssperre gegen Flandern in Kraft getreten, aber dort versagten gerade die östlichen und westlichen Hansen Lübeck die Gefolgschaft. Und darum mochte Lübeck hoffen, seine Feindschaft gegen England ausspielen und jene dadurch zur Befolgung des flandrischen Rezesses nötigen zu können. Andererseits vermehrte es die Festigkeit von Lübecks Auftreten, daß König Christian den 1449 mit England vereinbarten Stillstand zu bestätigen unterließ und daher im September 1451 wieder Feindschaft zwischen Dänemark und England eintrat. Im April 1452 verbot König Christian aufs neue den Preußen, englisches Tuch durch seine Gewässer zu führen und nach England

[1]) HR. 2. III n. 694 § 10, 12.

[2]) Hans. UB. VIII n. 47 § 15.

[3]) HR. 2. IV n. 34 u. Anm. 2, n. 35, Hans. UB. VIII n. 92, 93, vgl. n. 149, 323.

[4]) HR. 2. IV n. 14, 15, 36, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 144.

durch den Sund zu verkehren.[1]) Möglicherweise aber gab Lübeck auch deshalb seinem Verhältnis zu England eine so große Schärfe, um mit Fug das Hilfsgesuch des Dänenkönigs, der im September 1451 den offenen Krieg gegen Schweden begonnen hatte, ablehnen zu können.[2]) Und schließlich beugte Lübeck einer ungünstigen Wirkung, die durch die Verhängung der Handelssperre über Flandern leicht beim Herzog von Burgund hervorgerufen werden konnte, durch sein Vorgehen gegen das auch mit Burgund verfeindete England vor.

Die Hansen fühlten sich durch die Absage Lübecks an England sehr beunruhigt. Gerade waren viele Kaufleute mit Gütern, besonders Kölner und Preußen, im Vertrauen auf die durch den König erfolgte Genehmigung des Utrechter Vertrags in England eingetroffen.[3]) Der hansische Osten wurde in dem Argwohn bestärkt, daß Lübeck die Fehde mit England nur zum Vorwand nehme, um den ostwestlichen Verkehr durch die Schließung des Sundes mit Hilfe Dänemarks wieder mehr unter die Herrschaft seiner Kaufmannschaft und Reederei zu bringen, daß „sie den stapel und nederloge ken Lubek krigen mochten".[4]) Eine Annäherung zwischen dem Orden und Köln erfolgte; auch an den Hochmeister und Danzig wandte sich Köln mit der Frage, wie man es mit Lübeck, falls es in der englischen Frage nicht nachgebe, weiter halten wolle.[5])

Lübeck jedoch lehnte alle Vorstellungen ab, die vom Londoner Kontor, von den rheinischen Städten, Köln, dem Orden erhoben wurden, um es zur Besendung der verabredeten Tagfahrt mit England zu bewegen. Im März und April 1452 warnte es vielmehr die Hansestädte und den Hochmeister vor dem Verkehr mit England, vor der Gemeinschaft ihrer Kaufleute mit Engländern an Schiffen, Waren und Kaufmannschaft, verbot die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche bei sich und verlangte von den Neutralen Zertifikate über die Herkunft ihres Imports.[6]) So waren den Engländern und ihren Waren die beiden Hauptwege zur Ostsee verschlossen, denn im Sund kontrollierten die dänischen Auslieger den Verkehr, nahmen

---

[1]) HR. 2. IV n. 80, Christensen, Unionskongerne, S. 206 ff.
[2]) Strals. Chron. I S. 199, vgl. v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 13.
[3]) Hans. UB. VIII n. 100.
[4]) HR. 2. IV n. 24.
[5]) HR. 2. IV n. 17—21, 24, 46, 51 § 3, 53; VII n. 527 B § 1. 2.
[6]) HR. 2. IV n. 69—71, Hans. UB. VIII n. 149.

englische Schiffe weg und durchsuchten preußische nach englischen Waren. Daher suchte der englisch-preußische Verkehr Schleichwege durch den Belt, durch Holstein und Schleswig.[1]) Lübeck selbst sandte seine Auslieger im Mai 1452 in See. Wieder wie im schleswiger Krieg war Bartholomäus Voet ihr Hauptführer. Die Beute sollte zwischen den Ausliegern und der Stadt geteilt werden. Sie kreuzten vor der holsteinischen Küste, um den Schleichhandel mit englischen Waren zu unterdrücken, nahmen in neutralen Schiffen englisches Tuch in Menge weg und bemächtigten sich auch wiederholt nichtenglischer Schiffe, Hamburger, Bremer, holländischer, Antwerpener, Danziger u. a., Lübeck mußte den Geschädigten auf ihre und ihrer Herren Beschwerden die hierdurch erlittenen Verluste vergüten.[2]) Der Handel Lübecks lief Gefahr, durch das Treiben der Auslieger Repressalien preisgegeben zu werden. Lübeck stellte die Kaperei daher bald wieder ein.

Das Verhalten Lübecks machte die von England und den Hansen erhofften Verhandlungen nach Ostern 1452 hinfällig. Köln und der Orden mußten eingestehen, daß sie eine hansische Politik mit Übergehung Lübecks zu führen nicht imstande seien. Doch verlängerte auf Bitte des Hochmeisters der König von England für die hansischen Kaufleute das Geleit bis zum 29. September 1453, und in diesem Jahr gelang es dem Hochmeister mit Unterstützung des Londoner Kontors, eine weitere Verlängerung desselben bis Michaelis 1456 zu erzielen.[3]) Das war immerhin ein Erfolg des Hochmeisters über Lübeck, aber zugleich der letzte, den ein Hochmeister in hansischen Dingen überhaupt errungen hat. Denn der Ausbruch des Kriegs im Orden stand vor der Tür. Ob andernfalls die fortgesetzten gemeinschaftlichen Bestrebungen des hansischen Ostens und Westens nicht doch schließlich Lübeck zum Nachgeben genötigt oder in irgendeiner Form über Lübeck triumphiert hätten, ist schwer zu entscheiden.[4]) Allerdings hatte Lübeck bereits im

---

[1]) HR. 2. IV n. 80—82, Hans. UB. VIII n. 122, 123, 128, 159, 174, 176. Als beteiligt an der Einfuhr englischen Tuchs nach der Ostsee vgl. Preußen HR. 2. IV n. 137, das Kontor derzeit zu Deventer, Nymweger und Amsterdamer Hans. UB. VIII S. 109 Anm. 2, n. 249, Kölner das. n. 149, 174 u. Anm. 2, 178, 249.

[2]) Hans. UB. VIII n. 155 Bemerkung, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 152 ff.

[3]) HR. 2. IV n. 170, 235, Hans. UB. VIII n. 280, 281.

[4]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 196 Anm. 1.

Dezember 1452 seine Forderung der Rückkehr der bei ihm gefangen gewesenen Engländer fallen gelassen und im Dezember 1453 auf Vorstellungen Hamburgs, des Ordens und der preußischen Städte auch seine Einwilligung in eine Tagfahrt mit den Engländern in Lübeck oder Hamburg am 1. Mai 1454 erteilt. Im Juni 1454 gab es sogar dem Drängen der bei ihm versammelten Städteboten nach langem Sträuben nach und ließ bis zum Zeitpunkt einer Tagfahrt mit den Engländern das Verbot der Durchfuhr der englischen Tuche fallen.[1]) Es verzichtete damit bis auf weiteres auf die Durchführung seiner Schadenersatzansprüche.

Inzwischen hatte das englische Parlament am 28. März 1453 dem König vom April 1454 ab auf Lebenszeit in erster Linie zur Beschützung der See verschiedene wichtige Subsidien bewilligt, Tonnengeld, Pfundgeld, eine Subsidie von Wolle und Wollfellen, eine Kopfsteuer von den in England weilenden fremden Kaufleuten, darunter auch von den „Osterlingen, Hansen und Preußen", sowie eine Abgabe für die Naturalisation fremder Kaufleute.[2]) Aber ehe noch das Kontor eine Befreiung der Hansen von diesen Lasten durch den ihnen dauernd geneigten König erwirken konnte, verfiel dieser für längere Zeit in Blödsinn. Am 3. April 1454 wurde Herzog Richard von York, das Haupt der dem König feindlichen Partei, zum Reichsverweser ernannt. Und nun waren die Bemühungen des Kontors um die Befreiung der Hansen von den neuen Auflagen erfolglos.[3]) Die zunehmende Verwirrung der Verhältnisse in England, der Ordenskrieg, die Uneinigkeit der Hanse machten die Beobachtung des den Hansen von England zugesagten Schutzes durch die Engländer immer fraglicher. Die von der Hanse England vorgeschlagene Tagfahrt, an der auch Lübeck teilzunehmen eingewilligt hatte, konnte 1454 nicht stattfinden. In den Gewässern von Skagen beunruhigten noch lübische und englische Kaper den Seeverkehr zwischen der Nordsee und der Ostsee. Im Osten sandten Danzig und der Orden ihre Auslieger aus, um einander vor ihren Häfen die überseeischen Verbindungen abzuschneiden. Die Engländer aber sahen sich in Danzig seit der Losreißung der Stadt

---

[1]) HR. 2. IV n. 127, 198, 248 § 16, 249 § 7, 283.

[2]) Hans. UB. VIII S. 171 Anm. 1, vgl. HR. 2. IV S. 128 Anm. 2, Schanz, Engl. Handelspol., I S. 412f.

[3]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 322ff., Hans. UB. VIII S. 252 Anm. 1.

vom Orden fortan der strengen Fremdenpolitik ausgeliefert, die früher wiederholt durch den Orden zugunsten der Fremden gemildert worden war.

Doch bewilligte England infolge der Bemühungen des Londoner Kontors, der preußischen Städte, Kölns und Hamburgs am 28. Oktober 1455 der Hanse, Lübeck eingeschlossen, einen Stillstand für acht Jahre, der von Lübeck angenommen, am 1. März 1456 feierlich verkündet wurde und den Hansen den Genuß ihrer Privilegien und ungestörten Verkehr in England gewährte.[1]) Wenn bei diesen Verhandlungen die preußischen Städte dem König die Stadt Lübeck als ein beachtenswertes Glied der Hanse bezeichneten und Köln ihm erklärte, daß Lübeck zwar eine der angesehenern unter den Hauptstädten der Hanse sei, aber ohne Preußen und Köln schwerlich hansische Angelegenheiten erledigt werden könnten, so wird dadurch das Streben dieser Städte charakterisiert, sich in der politischen Wertschätzung Englands den Vorrang vor Lübeck zu sichern. Im übrigen suchte Köln, wenig würdig und wenig selbstbewußt, sich die Freundschaft Englands durch Schmeicheleien zu erhalten, ein stilles Eingeständnis tatsächlicher Ohnmacht.

Die Wiederherstellung eines Friedens zwischen England und der England gegenüber nunmehr geeinten Hanse schien auch eine neue Kräftigung der Stellung des Londoner Kontors der hansischen Kaufmannschaft gegenüber notwendig zu machen. Mit Genehmigung Lübecks, Kölns und Danzigs erneuerte daher etwa im Oktober 1455 das Kontor einige ältere hansische Beschlüsse über die Teilnahme an den hansischen Privilegien und traf Bestimmungen über den Erlaß und die Beobachtung von Verfügungen sowie über das Gericht des Kontors.[2])

Auch zwischen Burgund und England erfolgte im Juli 1457 der Abschluß eines neunjährigen Stillstands, und in der Zwischenzeit wurde der Interkursus, der den Handelsverkehr zwischen beiden Ländern regelte, von Fall zu Fall verlängert.[3]) Dagegen bestand wie der englisch-französische Krieg so der Fehdezustand zwischen England und Dänemark fort, ja König Christian I. von Dänemark

[1]) HR. 2. IV n. 355, 362—365, 399—401, 403, 450—452, Hans. UB. VIII n. 354, S. 293 Anm. 3.

[2]) Hans. UB. VIII n. 435.

[3]) Stein, Die Merchant Adventurers in Utrecht, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180.

schloß 1456 mit König Karl VII. von Frankreich ein besonders gegen England gerichtetes Bündnis, während sein Gegner, König Karl Knutson von Schweden, die Engländer an sich zu ziehen suchte.[1]) In England selbst waren die Anhänger und Feinde des nach der Krone trachtenden Hauses York 1455 zum erstenmal in blutiger Schlacht zusammengestoßen; der Krieg der beiden Rosen war ausgebrochen, der England 30 Jahre lang zerrütten und seine Macht nach außen hin in so starkem Maße schwächen sollte zum Vorteil auch für die Hanse.

Da geschah es, daß abermals eine lübische Flotte den Engländern mitten im Frieden zum Opfer fiel. Der gewaltige und gewalttätige Graf Richard von Warwik, seit kurzem Oberbefehlshaber der Flotte und von Calais, suchte durch Gewaltstreiche die Seeherrschaft Englands im Kanal aufrecht zu erhalten. Am 29. Mai 1458 fiel er eine Flotte der Spanier, der alten Seeverbündeten Frankreichs, auf der Fahrt nach Flandern an und schädigte sie nach blutigem und hartnäckigem Kampf um eine Anzahl Schiffe. In der Nacht zum 23. Juli hielt er eine aus der Baie mit Wein und Salz zurückkehrende lübische Flotte von 18 Holken an, die vielleicht von dem altbekannten Seehelden Bartholomäus Voet geleitet wurde.[2]) Da sie seiner Aufforderung, zur Ehre des englischen Königs die Segel zu streichen, nicht nachkam, sondern vielleicht sich anschickte, die Durchfahrt durch die in feindlicher Haltung vor ihr liegende englische Flotte zu erzwingen, nahm er sie am 23. Juli unter eigenen Verlusten mit Gewalt weg.[3]) Die Flotte, die nach späterer Berechnung Lübecks einen Wert von 168 000 rheinischen Gulden hatte, wurde nach England gebracht, die Schiffer ins Gefängnis geworfen, die Matrosen laufen gelassen, die reiche Ladung zu Schleuderpreisen losgeschlagen. Eine vom König schleunigst eingesetzte Untersuchungskommission hatte bei der Teilnahme Dr. Kents an derselben und der Machtstellung des Grafen von Warwik, der die rechte Hand des Herzogs von York war, anscheinend nur die Wirkung, daß die Schiffer freigelassen wurden.[4]) Die Antwort Lübecks war, daß es wiederum Auslieger

---

[1]) HR. 2. IV n. 514, Christensen, Unionskongerne, S. 241 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 667.

[3]) Vgl. die orientierende und die Quellen sichtende Übersicht von Stein i. Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg. u. S. 485 Anm. 1, dazu IX n. 196 § 3.

[4]) HR. 2. IV n. 666, Hans. UB. VIII S. 486 Anm. 3.

gegen die Engländer in See sandte und die andern Hansen vor jederart Gemeinschaft mit seinen Feinden warnte.[1]) Im Frühjahr 1459 verhandelte es mit König Christian über ein gemeinsames Vorgehen gegen England und plante auch die Heranziehung Herzog Adolfs von Schleswig zu einem darüber abzuschließenden Bündnis, um dem englischen Verkehr auch die Straßen durch die jütische Halbinsel unmöglich zu machen.[2])

Jedoch sagte Lübeck angesichts der sehr komplizierten Verwicklungen der Ostseemächte und der inneren Wirren Englands, die eine Veränderung in der Regierung möglich erscheinen ließen, England nicht ab. In der Tat verlor Heinrich VI. die Macht, und der Sohn des inzwischen gefallenen Herzogs Richard von York wurde als Eduard IV. am 4. März 1461 zum König ausgerufen. Seinen Anhang bildeten vorzüglich der Süden des Landes und die Handelsstädte, die von Haß gegen das fremdenfreundliche Regiment Heinrichs VI. erfüllt waren. Auf ihre Feindschaft gegen die Fremden mußte der neue König Rücksicht nehmen. Die Hanse glaubte zunächst nicht an eine längere Dauer seiner Herrschaft und riet daher dem Kontor, indem sie es auf den Beirat Lübecks und Hamburgs verwies, vorerst keine Schritte beim König wegen der Bestätigung der hansischen Privilegien zu tun. Das Kontor aber war über die Bestellung dieser beiden Städte zu seinem Beirat besorgt, weil ihm dadurch die Friedensinteressen der so besonders zahlreich in England verkehrenden Kölner nicht genügend gewahrt zu sein schienen.[3])

Sogleich nach Eduards IV. Regierungsantritt bewies London, daß die Verhältnisse andere, die Gemeinen von der Krone unabhängiger und ihr gegenüber einflußreicher geworden waren und der hansische Kaufmann seinen Rückhalt an der Regierung augenblicklich wenigstens eingebüßt hatte. Schon am Tag nach der Thronbesteigung entzog London dem deutschen Kaufmann den Besitz des von ihm seit 1282 verwahrten und verteidigten Drittels des Bischofstors, „dar dat fundament van des copmans privilegien bynnen der stat van London oppe staet", angeblich wegen nötiger aber vom Kontor verweigerter Reparaturen.[4]) London hintertrieb

[1]) HR. 2. IV n. 670, Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg. Schluß, n. 876.
[2]) HR. 2. IV n. 675 § 1, 2, vgl. S. 471 Anm. 2, n. 698, 700.
[3]) HR. 2. V n. 117, 121 § 11, 263 § 2, Hans. UB. VIII n. 1067.
[4]) HR. 2. V n. 146, S. 87 Anm. 1, n. 263 § 10, 31.

ferner beim König die bedingungslose Bestätigung der hansischen Privilegien, die das Kontor von ihm nach seinem blutigen Sieg bei Towton über die Gegenpartei erbat. Nur bis zum 2. Februar 1462 gestattete er den Hansen den Genuß derselben unter Bedingungen politischer Natur, die eine weitere Verlängerung fast ausgeschlossen erscheinen ließen. Aber das Kontor wollte auch wissen, daß die Engländer außerdem noch eine Anzahl handelspolitischer Gegenforderungen stellen würden, nämlich gleiche Freiheit für die Ihrigen in Hansestädten, besonders Freiheit des Handels mit den Russen und Polen in den östlichen, Einstellung des beträchtlichen hansischen Zwischenverkehrs zwischen der Baie und den Niederlanden einerseits, England andererseits, also abermals eine Art Navigationsakte, durch die England seiner eignen durch den Verlust seiner überseeischen Besitzungen schwer geschädigten Schiffahrt wieder aufhelfen wollte.[1]) Im Jahre 1463 erneuerte das Parlament versuchsweise wenigstens die alte Bestimmung auf drei Jahre, daß die Engländer bei der Verfrachtung ihrer Waren die einheimischen Schiffe bevorzugen sollten.[2])

Im Herbste 1461 entstand nun zwischen dem Kontor, das von Köln eifrig unterstützt wurde, und London ein stilles Ringen. Beide entfalteten eine umfassende Tätigkeit für und wider die hansischen Privilegien, auch reichliche Geschenke an Geld und Gut wurden vom Kontor nicht gespart. Trotz der großen Erbitterung, die London im Unterhaus gegen die Hansen zu erregen wußte, erreichten diese aber doch schließlich vom König die Verlängerung ihrer Privilegien wenigstens bis Weihnachten 1462. Die Rückgabe des hansischen Anteils am Bischofstor jedoch wurde von London verweigert.[3]) Die Lage der hansischen Kaufmannschaft in England war gleichwohl unsicher, rechtlos. Das Kontor war nicht abgeneigt, das Land zu räumen, wenn dadurch ein Zwang auf die Entschließungen des Volkes und Königs ausgeübt wurde. Es forderte aber vor allen Dingen von der Hanse, für das Aufhören des Schleichhandels der Nichthansen mit englischem Tuch nach Polen und Rußland Sorge zu tragen, denn des Kaufmanns Wohlfahrt, — und dieser

[1]) HR. 2. V n. 147, 263 § 3, 4, 9, Hans. UB. VIII n. 1067.

[2]) Schanz, engl. Handelspol., I S. 368.

[3]) HR. 2. V S. 100 Anm. 2, S. 101 Anm. 2, n. 171—173 (n. 174 ist nach Stein, Hans. UB. VIII S. 659 Anm. 4 zu streichen), 175, 263 § 7, 30, 35, Hans. UB. VIII n. 1098, 1099, 1110, vgl. n. 1116, 1117.

Ausspruch konnte ganz allgemein für den hansischen Handel gelten, — hänge vor allem daran, daß Fremde sich nicht seiner Nahrung und Kaufmannschaft bemächtigten.[1])

Außer diesen und anderen Beschwerden und Forderungen ließ das Kontor durch seinen Klerk Hermann Wanmate der Versammlung von Hansestädten zu Lübeck im Juli 1462 eine Anzahl charakteristischer Vorschläge zur Hebung seiner Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel mit England unterbreiten. Es begehrte, daß alle hansischen oder von Hansen befrachteten Schiffe zwischen Lynn an der Ostküste und Winchelsea an der Südküste Englands nur London aufsuchen und dort löschen dürften, ausgenommen nur Schiffe mit Waid, wenn sie nach Colchester und Ipswich bestimmt seien, und Schiffe mit Ventewaren, wie Hering, Bier, Südfrüchte, Wein, Salz.[2]) Außerdem wünschte das Kontor in derselben Art wie das Brügger Kontor Pfundgeld, Schoß, erheben zu dürfen. Es sah darin das Heilmittel, um der Vermeidung des Stapels zu London durch die hansischen Kaufleute vorzubeugen, die Wohlfahrt der hansischen Kaufmannschaft und ihren Gehorsam gegen die hansischen Vorschriften zu erhöhen, den Stapelverkehr in London wieder zu beleben und dem fühlbaren Mangel an weisen und verständigen Männern im Kontor abzuhelfen.[3]) Das Londoner Kontor nahm hiermit also durchaus die von der Hanse dem Brügger Kontor zugewiesene Stellung in bezug auf Stapel- und Schoßpflicht der hansischen Kaufleute in den Niederlanden für den hansischen Verkehr mit England und für seine eigene Stellung in demselben zum Vorbild.

Da geschah es nun zum erstenmal in der hansischen Geschichte, daß die Englandfahrer von Köln und anderen Rheinstädten und diese selbst die Bahn einer selbständigen Politik England gegenüber betraten. Da die Feindschaft Lübecks und der Ordenskrieg die Abhaltung der von England wiederholt begehrten Verhandlung unmöglich machten, beschlossen Köln und die rheinischen Städte, die auch im Schoßstreit mit dem Brügger Kontor seine Gefolgschaft bildeten, im März 1462 zu Wesel, eine Gesandtschaft nach England zu senden, um die dem hansischen Handel drohenden Gefahren

[1]) HR. 2. V n. 263 § 46.
[2]) HR. 2. V n. 263 § 50.
[3]) HR. 2. V n. 263 § 53.

abzuwenden, nötigenfalls auch die Interessen der westlichen Hansestädte allein wahrzunehmen.[1]) Ihre Gesandten, von Köln Dr. Johann Frunt und von Nymwegen der Ratsherr Heinrich von Apeltern, vermochten den König am 7. Dezember 1462, alle hansischen Kaufleute bis Ostern 1463 in seinen Schutz zu nehmen und am 9. März 1463 allen den Gebrauch der Privilegien, einschließlich der Freiheit von den Subsidien, für die Dauer von 2½ Jahren, bis zum 24. Juni 1465, zu bestätigen.[2])

Diese Erfolge der Gesandtschaft entsprangen jedoch nicht dem Wunsch Englands, gerade mit den westlichen Hansen, auch wenn die Kölner durchaus am zahlreichsten von allen Hansen in England verkehrten, in besonders guter Fühlung zu bleiben. Nach der Meinung Englands sollte vielmehr der hansische Westen ihm dazu dienen, bis zum Sommer 1465 einen dauerhaften Frieden mit Lübeck, Dänemark und Danzig ihm zu verschaffen.[3]) Der Grund für das Entgegenkommen Englands gegen die Gesandtschaft der hansischen Rheinstädte war in erster Linie wiederum das Verhältnis zu Burgund. Im Frühjahr 1463 beschloß nämlich im Hinblick auf den am 1. November ablaufenden Interkursus das Parlament eine Anzahl handelspolitischer Kampfordonnanzen mit so deutlicher Spitze gegen Burgund, daß ihr Inkrafttreten die Fortdauer des Handelsfriedens zwischen beiden Mächten unwahrscheinlich machte.[4])

Es ist charakteristisch, daß die von König Eduard mehr und mehr in die Enge getriebene Lancasterpartei und König Heinrich VI. bei Lübeck Sympathien für ihre Sache voraussetzten. Jedoch ihr Hilfsgesuch vom 30. Juni 1463, in dem sie mit Berufung auf den alten freundschaftlichen Zusammenhang zwischen den Lancasterkönigen und der Hanse diese und Lübeck um Geld, Mannschaften, Waffen, besonders Artillerie baten und dagegen weitgehende Sicherheiten, Schuldverschreibungen des Königs, des Reichs, der Großen, Verpfändung des Schatzes, der Zölle oder Auslieferung einiger Plätze des Reichs sowie eine Bestätigung und Vermehrung der hansischen Privilegien verhießen, war natürlich aussichtslos.[5]) König Eduard

---

[1]) HR. 2. V n. 211 § 1, 2, vgl. Hans. UB. VIII n. 1138.

[2]) HR. 2. V n. 282—285.

[3]) HR. 2. V n. 656—658, Hans. UB. IX n. 184; HR. 2. V n. 282, 285.

[4]) Stein, Die Merchant Adventurers etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180f.

[5]) HR. 2. V n. 346. Vgl. Pauli, Die Haltung der Hansestädte in den Rosenkriegen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 95f.

wußte seinen Gegner immer völliger zu isolieren, schloß mit Schottland und durch den Grafen Warwik auch mit Frankreich Waffenstillstand. Im Juli 1464 fiel König Heinrich selbst in seine Hand. Und damit schien der Thron des Usurpators vollends gesichert zu sein.[1])

Jedoch des Königs Wünsche, die auf eine Verständigung mit der Hanse hinzielten, erfüllten sich nicht. Zwar hatte er auf die Mitteilung Kölns, daß Lübeck in Verhandlungen eingewilligt und zu diesem Zweck einen Hansetag auf den 24. Juni 1464 nach Hamburg anberaumt habe, sofort die Besendung desselben genehmigt und den Hansen bis Johannis 1466 die Privilegien verlängert.[2]) Aber König Christian, der in Schweden gerade stark in Anspruch genommen war, und größtenteils die Hansestädte selbst lehnten die Beteiligung ab. Und schließlich hielt im Sommer 1464 die große Pest, die von 1462 bis 1464 Deutschland schwer heimsuchte, ihren Einzug in Hamburg und machte die Aussicht auf Verhandlungen vollends zunichte. Sie erleichterte jedoch Köln die peinliche Pflicht, dem Könige gegenüber das Nichtzustandekommen der Versammlung zu erklären und zu entschuldigen.[3]) Der Anlauf der kölnischen Diplomatie, den Frieden zwischen der Hanse und England herzustellen, war gescheitert. Die große Mehrzahl selbst der ihm nächstbefreundeten süderseeischen und rheinischen Städte hatte sich ablehnend dagegen verhalten.[4]) Lübeck zog sich auf den alten Standpunkt seiner Feindschaft gegen England zurück. König Eduard aber erklärte sich schnell auch zur Besendung einer neuen Tagfahrt in Hamburg zum 25. Juli 1465 bereit und verlängerte den Kaufleuten der ihm befreundeten Hansestädte bis Ostern 1467 das Geleit.[5])

Rücksicht auf die hansischen Wünsche war für England jetzt um so nötiger, da Herzog Philipp von Burgund die Beschlüsse des englischen Parlaments vom Frühjahr 1463 am 26. Oktober 1464 genau wie 1434 mit einem allgemeinen Verbot aller englischen

[1]) HR. 2. V n. 566 u. das. die Anm., Caspar Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 2f., Pauli, Gesch. Englands, V S. 370, wo es statt 1465 heißen muß 1464.

[2]) HR. 2. V n. 536, 537, 540, 541, Hans. UB. IX n. 71, 80.

[3]) HR. 2. V n. 564, 566—570, 583.

[4]) HR. 2. V n. 571—579, S. 425 Anm. 1, Hans. UB. IX S. 55 Anm. 4.

[5]) HR. 2. V n. 642—661, Hans. UB. IX n. 162, 173.

Wolltuche und Wollgarne für seine Länder beantwortet hatte. Am 11. November war dann der um ein Jahr verlängert gewesene Interkursus abgelaufen. Am 21. Januar 1465 untersagte nun England die Einfuhr aller in Burgund hergestellten Waren, ausgenommen Lebensmittel. Bezeichnenderweise aber wurden die hansischen Kaufleute von dieser und allen anderen gegen Burgund gerichteten Maßregeln ausgenommen.[1]) Die Merchant Adventurers mußten unter solchen Umständen Antwerpen und Burgund räumen und siedelten wie 1451 die Hansen unter ihrem Gouverneur, dem berühmten William Caxton, nach Utrecht über, wo sie gern aufgenommen und privilegiert wurden, ihre Stellung und ihr Handel aber doch, auch als sie andere fremde Kaufleute dorthin nach sich zogen, sehr beschränkt blieben.[2])

Erst im September 1465 fanden in Hamburg die Verhandlungen statt zwischen den englischen Gesandten, zwei Doktoren, einem Ritter und zwei Lynner Kaufleuten, und den hansischen, unter denen die juristisch geschulten Beiräte der Städte diesmal stark in den Vordergrund traten. Im Verlauf derselben kam es am 3. Oktober zwischen den Gesandten König Christians, Bischof Knut von Wiborg an der Spitze, und den englischen zum Abschluß eines Friedens- und Freundschaftsvertrages. Die Engländer verpflichteten sich darin, nicht ohne besondere Erlaubnis des Dänenkönigs die norwegischen Kronlande aufzusuchen, nicht durch den Belt zu segeln, sondern bei Helsingör dem König den üblichen Sundzoll zu entrichten. Die Sundstraße war wieder frei für den englischen Verkehr. Sein Zustandekommen aber verdankte der Vertrag dem beiderseitigen Verzicht auf die Erledigung der gegenseitigen Schadenersatzansprüche, die für die Lebensdauer beider Herrscher auf sich beruhen sollten.[3]) An derselben Frage jedoch scheiterten die englischhansischen Verhandlungen. Denn Lübeck und ihm beitretend Rostock, Wismar, Bremen, später auch Stralsund, verlangten vor allem weiteren die Befriedigung ihrer großen Schadenersatzforderungen. Die

---

[1]) Stein, Die Merchant Adventurers etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180ff., Hans. UB. IX S. 91 Anm. 4.

[2]) Hans. UB. IX n. 148, vgl. 145 u. Anm. 5, Stein a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 182ff.

[3]) HR. 2. V n. 712 §·5, S. 482 Anm. 2, Christensen, Unionskongerne, S. 402f.

Engländer aber waren dazu nicht bevollmächtigt.[1]) Vergebens versuchten besonders Köln und Hamburg auf Lübeck einzuwirken. Bürgermeister Heinrich Castorp blieb dabei, es scheine ihm nicht billig, daß die Lübecker durch ihren eigenen schweren Schaden dem hansischen Kaufmann seine Privilegien erwürben. Wie auch sonst bei wichtigen Entscheidungen sicherte sich der lübische Rat, um unbeirrt und mit Nachdruck seine Politik durchführen zu können, den Rücken, indem er die Zustimmung seiner Gemeinde dazu einholte.[2])

Lübeck war eben durchaus nicht willens, unter den vorliegenden, für sich und die Hanse politisch und kommerziell günstigen Umständen einen nachteiligen, unpolitischen Frieden zu schließen. Sollte aber die schon vorhandene und wie zu erwarten infolge der neuen Verfeindung mit Burgund und anderer Umstände steigende Verlegenheit Englands nachhaltig genutzt werden, so war die Beendigung des Krieges in Preußen zuvor notwendig. Auch deshalb, und nicht bloß mit Rücksicht auf seine eigenen großen Handelsinteressen im Osten, hatte Lübeck sich seit dem Herbst 1462 und besonders im Frühjahr 1464 wiederholt, aber vergeblich um die Beilegung des Ordenskrieges bemüht. Denn die Kräfte und das Interesse Danzigs wären dann frei gewesen für die englische Frage. Die Tatsache, daß die Stadt unter andern großen Privilegien im Jahre 1457 von ihrem neuen polnischen Herrn unbeschränkte Freiheit in der Behandlung aller Fremden bei sich zugestanden erhalten hatte, wäre dann mit vollem Gewicht den Engländern gegenüber zur Geltung zu bringen gewesen.[3]) Gerade jetzt hätte der Anschluß der Hansestädte an die Politik Lübecks wahrscheinlich die Erringung wertvoller, dauernder Zugeständnisse zur Folge gehabt. Aber die politische Kurzsichtigkeit der großen Mehrzahl derselben machte die Ausnutzung der günstigen Verhältnisse unmöglich. Köln war über die Haltung Lübecks um so mehr empört, da diese Tagfahrt zu Hamburg in seinem Schoßstreit mit dem Brügger Kontor sehr energische Beschlüsse gegen die Schoßverweigerung gefaßt hatte. Fortan begann Köln, immer entschiedener in England und in den Niederlanden seine Wege und Interessen von denen der Gesamtheit der Hanse zu trennen.

---

[1]) HR. 2. V n. 712 § 7, 10—12, die lübischen Klageartikel Hans. UB. IX n. 196.

[2]) HR. 2. V n. 720, 735, Hans. UB. IX n. 292, 304, 305, 308, 310.

[3]) Hans. UB. VIII n. 563, S. 371 Anm. 2, vgl. HR. 2. V n. 560.

Aber nun wurde es hohe Zeit, wollte die Hanse die Verlegenheit Englands nicht ungenutzt vorübergehen lassen. Zwar bewilligte König Eduard am 4. Mai 1466 den Hansen sogar eine fünfjährige Verlängerung ihrer Privilegien, vorausgesetzt, daß binnen zwei Jahren die Hansestädte eine Gesandtschaft zum Abschluß eines dauernden Friedens nach England schickten.[1]) Aber im selben Frühjahr knüpfte er mit Burgund Verhandlungen über die Wiederherstellung der alten beiderseitigen Handelsbeziehungen an. Auch der burgundischen Politik war die Verständigung mit England erwünscht. Denn seitdem auf Betreiben des Thronfolgers, des Grafen Karl von Charolais, des nachmaligen Karls des Kühnen, der altgewordene Herzog Philipp seine Räte und Günstlinge, die ihn bisher im Sinn und Interesse Frankreichs beeinflußt hatten, verabschiedet und jenem die Regentschaft 1465 übertragen hatte, war das Verhältnis zwischen Burgund und Frankreich schnell feindlich geworden. Langsam hatte König Karl VII. von Frankreich seit der endgültigen Niederwerfung der Engländer in Frankreich, stärker seit dem Beginn der Rosenkriege in England und mit größerem Geschick und größerer Gewissenlosigkeit sein Sohn Ludwig XI. seit 1461 die Front der französischen Politik gegen den nunmehr erheblich gefährlicheren Gegner Burgund gewendet. Eine Verständigung zwischen Burgund und England mußte also sich vor allem gegen Frankreich kehren.[2]) Durch den Tod Herzog Philipps des Guten am 15. Juni 1467 fiel das Haupthindernis derselben hinweg.

So stieg, auch wenn 1466 noch kein Abschluß zwischen Burgund und England erzielt wurde, doch die Verständigung zwischen diesen beiden Mächten, bedrohlich einerseits für Frankreich, andererseits auch für die Hanse, am politischen Horizont empor. Die Hanse war gezwungen, wenn jene erfolgte, von England hinzunehmen, was es ihr bewilligen wollte. England war nicht mehr auf die Hanse angewiesen, wenn ihm Burgund wieder offen stand.[3]) Lübeck erkannte die Veränderungen sofort, die sich in der politischen Konstellation im Westen vorbereiteten, es überblickte ihre Tragweite und handelte demgemäß. Am 5. August 1467 tagte in Lübeck eine Versammlung von Hansestädten, die von Köln, Hamburg und

[1]) Hans. UB. IX n. 211, 212, HR. 2. V n. 769, 770.
[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 301 ff.
[3]) Vgl. auch Stein i. Hans. UB. IX S. XVII.

besonders dem eifrigen Sekretär des Londoner Kontors, Hermann Wanmate, zusammengebracht war, um abermals einen Versuch zur Umstimmung Lübecks zu machen. Lübeck überraschte dieselbe durch die Einwilligung in einen fünfjährigen Stillstand mit England. Aber nicht minder überraschend kam diese plötzliche Schwenkung seiner Politik seinen eigenen Bürgern. Seine Kaufleute zögerten, wollten ihr teilweise überhaupt nicht zustimmen. Lübeck mußte sie durch Drohungen dazu nötigen.[1]) Bremen jedoch verharrte in seiner Feindschaft gegen England.

Die Beziehungen zwischen Burgund und England entwickelten sich, wie Lübeck erwartet hatte. Die Verhandlungen wurden, nachdem schon 1466 über die Verheiratung Herzog Karls von Burgund mit König Eduards Schwester Margarethe verhandelt worden war, 1467 wieder aufgenommen, die Heirat fest verabredet, Anfang September die englischen Tuche in Burgund wieder zugelassen, am 24. November sogar ein dreißigjähriger Handelsvertrag zwischen beiden Mächten geschlossen, ein Erfolg, der die Popularität des englischen Königs bei seinem Volk erheblich vermehrte.[2])

Eines weiteren Entgegenkommens gegen die Hanse war England nun überhoben. König Eduard bestätigte zwar am 2. März 1468 noch auf ein weiteres Jahr, bis Mittsommer 1469, die hansischen Privilegien, lehnte aber die von der Hanse gewünschte Sendung von Boten aufs Festland ab, legte auch auf den von Lübeck bewilligten fünfjährigen Stillstand kein Gewicht mehr.[3]) Der englische Kanzler sprach, als er dem Parlament am 17. Mai 1468 einen Überblick über die auswärtigen Beziehungen des Reichs gab, zwar von der Freundschaft und dem Handelsvertrag „with his olde frendes of Almayn".[4]) Aber im Juli fand die Vermählung zwischen Herzog Karl und Margarethe von York statt. Schon klagte das Londoner Kontor über zunehmende Mißachtung der Hanse in England. Es forderte die Hansestädte dringend auf, ernstlich für die Verteidigung der Privilegien einzutreten, und rief vor allem die Hilfe Lübecks zur Aufrechterhaltung des Stapels an.[5])

[1]) Hans. UB. IX n. 387, HR. 2. VI n. 53.

[2]) Hans. UB. IX n. 393, 399, 401, vgl. Stein, Die Merchant Adventurers usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 188f.

[3]) Hans. UB. IX n. 433, 434, S. 290 Anm. 4, S. 291 Anm. 3, n. 442, HR. 2. VI n. 87.

[4]) Hans. UB. IX S. 291 Anm. 3. [5]) HR. 2. VI n. 87.

Aber noch ehe die Städte über ihr weiteres Verhalten gegen England sich schlüssig werden konnten, trat ein Ereignis ein, durch das die Beziehungen Englands zur Hanse völlig umgestaltet wurden. Engländer aus Lynn hatten 1467 auf Island wieder einmal schwere Gewalttaten gegen die Bewohner begangen, sogar den königlichen Vogt erschlagen.[1]) Zum Entgelt ließ König Christian, nachdem er vergeblich von England Genugtuung gefordert hatte, am 5. Juni 1468 im Sund sechs englische Schiffe wegnehmen, die sich mit reicher Ladung auf der Fahrt nach Preußen befanden.[2]) Die Täter waren ehemalige Danziger Auslieger aus der Zeit des Ordenskrieges, die durch den Friedensschluß zu Thorn im Oktober 1466 beschäftigungslos geworden und in die Dienste König Christians zur Bekämpfung Schwedens getreten waren. Von seiten des Königs konnten die Engländer Rückgabe ihres Eigentums nicht erwarten. Sie verfielen darauf, der Hanse, der sie etwas anhaben konnten, die Schuld an dem Vorgehen des Königs aufzubürden, obwohl dieser sich alsbald deutlich genug England gegenüber als den Urheber der Tat bezeichnete.[3])

Die Engländer verfertigten über den Vorfall im Sund ein fadenscheiniges Lügengewebe und bedienten sich desselben als Agitationsmittel gegen die Hanse vor dem König und seinem Rat. Danziger zusammen mit Hansen aus den wendischen und anderen Städten sollten die Tat begangen haben und dazu durch die Deutschen in England selbst angestiftet worden sein, weil diese den Handel zwischen England und der Ostsee allein in Händen haben wollten. Sie hätten dem König die Ankunft der englischen Schiffe verraten, und überhaupt sei dieser der Herr der Hanse.[4]) Diese plumpe, aber wohlberechnete Erfindung der englischen Kaufleute war hinreichend, um die schon in der Bevölkerung gegen die Hansen vorhandene Erregung zum Ausbruch zu bringen. Es half

---

[1]) Caspar Weinreich, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 4, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 311. Daß es Lynner waren, bezeugt Hans. UB. IX n. 468.

[2]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 69 u. die Anm. das., Hans. UB. IX n. 478, 482, 519; die Lüb. Chron. a. a. O. II S. 311 nennt nur vier Schiffe, HR. 2. VII n. 34 § 29 aber sieben, es waren sechs, je eins von London, Lynn und Newcastle und drei von Boston.

[3]) Hans. UB. IX n. 467 § 1—3, 468, 476.

[4]) HR. 2. VI n. 95, 97, 99, VII n. 338 § 13, Hans. UB. IX n. 467 § 4, 471, 478, 482 § 1, 490, 519, 520.

dem Kontor nichts, daß es vor dem königlichen Rat in Westminster die ihm vorgehaltenen Anklagen für böswillige Erfindung erklärte. Am 28. Juli 1468 verfügte der König die Arrestierung aller hansischen Kaufleute und ihrer Waren in ganz England.[1]) Man hoffte, bei dieser Gelegenheit zugleich die Machtstellung der Hansen in England nachhaltig treffen und dem englischen Eigenhandel nützen zu können.

Betroffen wurden von dem Arrest in London, Lynn, Boston und Hull zusammen 60 Kaufleute, davon im Stalhof zu London allein 32; unter diesen waren 12, unter den anderen 14 Kölner. Die verhältnismäßig geringe Anzahl der Kölner erklärte der Ältermann des Kontors teils mit der bevorstehenden Augustmesse in Frankfurt am Main, teils mit der Aachener Heiltumsfahrt. Die anderen festgenommenen Kaufleute waren, soweit es sich erkennen läßt, aus Nymwegen, Danzig, Soest, Dinant, Münster, Deventer. Sie alle mußten, jedoch nicht die Kaufmannsknechte, in die Gefängnisse wandern. Der Wert der arrestierten Güter betrug 3505 ℔. Sterling, während die Engländer ihren vom Dänenkönig erlittenen Schaden auf 20000 ℔. schätzten.[2])

Das Verhalten des Königs, die Verhängung des Arrests, stand natürlich unter dem Einfluß der leidenschaftlichen Erregung des englischen Bürgertums in den östlichen Städten des Landes. Der hier seit einem Jahrhundert angesammelte Groll über das Fehlschlagen aller Versuche, die Macht der Hanse im englischen Handel zu beschränken und ihren erfolgreichen Widerstand gegen die Festsetzung der Engländer in den von ihr kommerziell beherrschten Gebieten zu brechen, war nun endlich zum Ausbruch gekommen. Diesem Bürgertum verdankte der König gutenteils seinen Thron, es hatte für ihn der Lancasterpartei gegenüber eine große politische Bedeutung, er durfte es sich nicht entfremden. Aber noch ein anderer Faktor scheint entscheidenden Einfluß auf die Verfügung des Königs ausgeübt zu haben. Denn unter den elf geistlichen

[1]) Hans. UB. IX n. 478—482, 467 § 4, HR. 2. VI n. 97, 318, VII n. 34 §§ 75, 79.

[2]) Hans. UB. IX S. 339 Anm. 1, n. 490, 491, 541 XI § 1, 2, 4. Nach dem Wert der arrestierten Güter steht London an erster Stelle mit fünfmal soviel als Lynn, dann dieses, dann Boston mit Dreiviertel hiervon, Hull mit noch etwas weniger, dann der Reihe nach Colchester, Newcastle, Brandon, Cambridge, Ipswich, Braybrooke, York.

und weltlichen Großen, die mit dem König zusammen den Arrest beschlossen, war eine ganze Anzahl der Hanse aus persönlichen Gründen feindlich gesonnen, so vor allem Dr. Thomas Kent und der mächtige Graf Warwik. Dieser sowie der Erzbischof von York, der Ritter Vaghan, Schatzmeister der königlichen Kammer,[1]) der Graf von Northumberland, der außerdem an der Spitze der für die Bestrafung der Hansen agitierenden Huller und Yorker Kaufleute stand, hatten infolge ihrer Teilnahme an den Handelsgeschäften des englischen Kaufmannsstandes durch die Wegnahme der englischen Schiffe im Sund am eigenen Vermögen Schaden erlitten.[2]) Außerdem wollte die englische Regierung durch den Arrest auf den Gang weiterer Verhandlungen mit der Hanse einen Zwang ausüben, vor allem von Danzig eine Verbesserung der dortigen Verkehrsbedingungen für ihre Landeskinder, eine Anerkennung des Vertrags von 1437, erlangen.

Aber das Interesse der englischen Kaufleute und Schiffer und der an ihren Geschäften beteiligten Großen war keineswegs das Interesse aller Kreise des Volks. Ein Zerwürfnis mit der Hanse, eine Krisis im Absatz des englischen Tuches, eine Unterdrückung des hansischen Handels legte den zahlreichen Tuchmachern des Landes schwere Opfer auf. Diese ergriffen daher nachdrücklich Partei für die hansischen Kaufleute und wurden von ihnen durch Boten und Briefe aus den Gefängnissen noch mehr gegen die Londoner Kaufmannschaft aufgehetzt. Auf ihren Ruf erschienen im Oktober 1468 Abgeordnete der Wolle verarbeitenden Grafschaften, namentlich des westlichen England, in London und reichten Bittschriften zugunsten der gefangenen Hansen ein.[3])

Die Gewalttat Englands einte die Hanse wieder und stellte die Interessengemeinschaft zwischen ihr und Dänemark England gegenüber her. Die Haltung Lübecks erschien glänzend gerechtfertigt. Ohne noch Widerspruch zu finden, übernahm Lübeck nun wieder die Vertretung der hansischen Gesamtinteressen gegenüber

---

[1]) Dieser wahrscheinlich identisch mit dem als von den Hansen geschädigt erwähnten Fogge, vgl. HR. 2. VI n. 97, 219.

[2]) Hans. UB. IX n. 482 § 1, 519 § 18, 520, 584 § 18, HR. 2. VI n. 97. Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XIX.

[3]) Erhalten ist die Bittschrift der Tuchmacher von Glocestershire, Hans. UB. IX n. 525, vgl. n. 532, 540 §§ 100, 122, 128, n. 541 VI a § 4, Stein das. S. XIX f.

England. Nur eine Hansestadt war auch jetzt so wenig in England wie in den Niederlanden gewillt, zugunsten der Allgemeinheit, der Eintracht und Geschlossenheit der Hanse Zugeständnisse zu machen. Köln suchte in England wie in Burgund die hansische Gemeinschaft zum augenblicklichen Vorteil seiner eigenen Bürger zu zerstören. England aber säumte nicht, Köln auf seine Seite zu ziehen.

Schon am 1. August 1468 erwirkten die Kölner Mitglieder des Kontors unter der geschickten Führung des Gerhard von Wesel, dessen Vater Hermann in Köln selbst in der dortigen Kaufmannschaft und dadurch auf die Ratspolitik beherrschenden Einfluß besaß, ihre Freilassung aus den Gefängnissen. Sie ließen ihre Verfeindung mit Dänemark, den Gegensatz der Politik Kölns und Lübecks u. a. m. für sich sprechen. Sie durften sich im Stalhof als besondere Gesellschaft einrichten, aber nicht Handel treiben, nicht England verlassen und ihre Güter aus dem Arrest nehmen vor Beendigung der gegen die Hansen geführten Untersuchung.[1]) Am 17. Oktober wies Köln seine Bürger in England an, sich jeder Gemeinschaft mit den Angehörigen anderer Hansestädte zu enthalten, und Gerhard von Wesel, der vermöge seiner weitreichenden persönlichen Verbindungen in England über den voraussichtlichen Ausgang der gegen die Hanse geführten Untersuchung nicht mehr in Zweifel sein konnte und jene Weisung wahrscheinlich veranlaßt hatte, sorgte dafür, daß sie befolgt wurde.[2]) Zwar hatten sich die Kölner mit den anderen gefangenen Kaufleuten gleich nach erfolgtem Arrest gegeneinander verpflichtet, sich voneinander nicht zu trennen und gemeinschaftlich für allen Schaden einzustehen, aber das war nun vergessen.[3]) England jedoch suchte durch sein Verhalten gegen Köln sowohl einen Teil des hansischen Handels sich zu erhalten, als auch die Verlegenheiten der Hanse zu vermehren.

Die Untersuchung, die über die Schuld oder Unschuld der Hanse an der Wegnahme der sechs Schiffe vor dem königlichen Rat geführt wurde, vermochten weder die urkundliche Erklärung König Christians über die Schuldlosigkeit der Hanse, noch die Beteuerungen und Beweise, die die Hansen selbst dafür beibrachten,

---

[1]) Hans. UB. IX n. 467 § 5, 482 § 4, 5, 490, 491, 494, 497, 511, 540 § 167 bis 169, HR. 2. VI n. 97, 100 u. Anm. 1, 106.

[2]) HR. 2. VI n. 114, 370, VII n. 42 § 5—8, Hans. UB. IX n. 510.

[3]) HR. 2. VI n. 124, VII n. 34 § 77, 42 § 1 ff.

noch die Verwendungsschreiben fremder Fürsten und die Proteste der englischen Tuchmacher zugunsten der Hanse zu wenden.[1]) Man wollte die Hansen schuldig finden, um sie zur Bewilligung von Schadenersatz und vor allem von Zugeständnissen für den Handel der Engländer in den Hansestädten zu nötigen.[2]) Der Spruch des königlichen Rats am 21. November 1468 verurteilte die hansischen Kaufleute zum Schadenersatz. Bis zum 20. Januar 1469 sollte die Höhe der Strafsumme festgestellt werden. Die hansischen Güter blieben unter Arrest, die Kaufleute selbst in Gefangenschaft.[3]) Der Volkshaß gegen die Hansen in London machte sich nach der Bekanntgabe des Urteils in einem Einbruch in den Stalhof Luft.[4]) Nur die Kölner, jedoch nicht zur Freude der Londoner, denen die Unterdrückung aller Hansen weit lieber gewesen wäre, wurden nebst ihren Gütern von aller Haftung für den Schaden der Engländer freierklärt und durften allein vom Stalhof Besitz nehmen.[5]) Im Februar 1469 wurden dann trotz abermaliger von Hermann Wanmate besorgter Verwendungsschreiben deutscher und niederländischer Fürsten und sogar des Gouverneurs der englischen Kaufleute in den Niederlanden, William Caxton,[6]) die gefangenen Kaufleute nach siebenmonatlicher Haft gegen Zahlung von 4000 Nobeln freigegeben. Ihre Habe sollte bis zum 31. August unter Arrest bleiben und bis zum selben Zeitpunkt wurden ihre Privilegien ihnen verlängert.[7]) England hoffte hierdurch einen günstigen Ausfall der Ausgleichsverhandlungen zu erzielen, die inzwischen auf seinen Wunsch vor dem Herzog von Burgund in Brügge geführt werden sollten. Mit Rücksicht auf die allgemeine Parteinahme der fremden Fürsten für die Hanse ließ die englische Regierung eine weitläufige Rechtfertigungsschrift verfassen und ringsum versenden, die dem ergangenen Urteil jeden Schein von Willkür und Gewalt nehmen sollte.[8])

---

[1]) Vgl. HR. 2. VI n. 99, 103, 107—111, S. 84 Anm. 1, 2, n. 118, Hans. UB. IX S. 355 Anm. 1, n. 501—506, 509.

[2]) Hans. UB. IX n. 519—526.

[3]) Hans. UB. IX n. 527, 530, vgl. HR. 2. VI n. 121.

[4]) HR. 2. VI n. 119, 120.

[5]) Hans. UB. IX n. 528, HR. 2. VI n. 119, 124, vgl. n. 533.

[6]) HR. 2. VI n. 121—124, Hans. UB. IX n. 541 VI a § 6, 10, 542—545, S. 431 Anm. 1, n. 549, 554 u. Anm. 1.

[7]) Hans. UB. IX n. 569, 577, HR. 2. VI n. 162, 165, 185 § 10, 218.

[8]) Hans. UB. IX n. 569, 570, 577.

Köln wies seine Angehörigen auf dem Stalhof an, die Trennung von der hansischen Kaufmannschaft beizubehalten und ihren Schoß selbständig für sich zu erheben.[1]) Seine Politik stand nach wie vor ganz unter der Herrschaft seiner Englandfahrer. Um die Jahreswende hatten diese in einer interessanten, wahrscheinlich von Hermann von Wesel verfaßten[2]) Denkschrift die Richtungslinien der Ratspolitik scharf gezogen. Der Grundton ihrer Ausführungen, die sie auch durch einen kurzen Überblick über die Politik Lübecks vom wendisch-dänischen Krieg 1428 bis zum Jahre 1468 zu belegen suchte, war der: durch die östlichen, besonders die wendischen Hansestädte ist die deutsche Kaufmannschaft in England in ihre unglückliche Lage geraten, darum muß Köln sich und seine Angelegenheiten von den andern durchaus trennen, damit es nicht noch mehr Schaden erleidet. Darum empfahl sie u. a. auch die gesonderte Einsammlung des Schosses, denn da mehr als die Hälfte der jährlich einkommenden Schoßsumme von Kölnern gezahlt werde, sei es ungerecht, wenn die Kölner länger für die Gesamtheit ein so großes pekuniäres Opfer brächten.[3]) Am 6. Juli 1469 bestätigte König Eduard auf wiederholte Bitte Kölns dessen Kaufleuten die Verleihung der hansischen Privilegien, wie er es 1466 für alle Hansen getan, bis zum 24. Juni 1471, ohne daß jedoch in der Urkunde die Kölner als die alleinigen Inhaber der Vergünstigung überhaupt genannt wurden.[4])

Gerhard von Wesel organisierte nun mit Zustimmung Kölns die selbständige kölnische Genossenschaft, wie sie vor 200 Jahren bestanden hatte, in ihrem alten damaligen Besitztum, der Gildhalle, ganz in der Weise des gesprengten hansischen Kontors, „want dat contore is gebroken und de coupman geynen alderman hefft". Er erteilte Anweisungen und Ratschläge, wie die Privilegien zu gebrauchen seien, damit besonders keine Nichtkölner daran teilnehmen könnten und dem König dadurch Zoll hinterzogen werde, wie eine Anzahl Männer in England, deren Wohlwollen und Verbindungen mit den leitenden Staatsmännern den Kölnern sehr zuträglich sein werde, zu nehmen und bei Freundschaft zu erhalten

[1]) HR. 2. VI n. 164.
[2]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. 399 Anm. 3.
[3]) Hans. UB. IX n. 537.
[4]) HR. 2. VI n. 222—226, Hans. UB. IX n. 606, vgl. n. 639 passim.

sei u. a. m.[1]) Köln aber begehrte von seinem Kontor, wenn „die andern Städte des römischen Reichs“ — von der Hanse zu reden vermied es durchaus — wieder zum Frieden mit England kämen, freundlichen, jedoch unverbindlichen Verkehr mit ihnen zu unterhalten, über seinen Anteil an den üblichen gemeinsamen Jahresgeschenken hinaus nichts für die Gesamtheit beizusteuern.[2]) Doch es kam anders, als Köln erwartete.

Zunächst bewirkte Köln durch seine schroffe eigensüchtige Politik, die alles Gemeinschaftsgefühl ablehnte, nur, daß die rheinischen und süderseeischen Städte, die bisher sowohl in der englischen Frage wie im Schoßstreit mit dem Brügger Kontor noch am engsten zu ihm gestanden hatten, sich verwirrt und zurückgestoßen fühlten und Köln auf seinen Wegen nicht mehr folgen mochten.

Die Hanse mußte wie zu dem schnellen Vorgehen Englands so zum Verhalten Kölns Stellung nehmen. Sie war im Augenblick überrascht und unschlüssig. Die hansische Versammlung zu Lübeck am 23. April 1469 war stark besucht, auch von den süderseeischen und rheinischen Städten. Köln jedoch hatte nicht nur die Besendung derselben, sondern auch ebenso wie sein Kontor in London jede Verbindlichkeit ihrer etwaigen Beschlüsse für sich und die Seinen scharf abgelehnt.[3]) Die Versammlung schob die endgültige Beschlußfassung über die verschiedenen Wege, die zur Bekämpfung Englands und des abtrünnigen Köln eingeschlagen werden konnten, einem künftigen Hansetag zu. Vollends trat sie dem Gedanken eines Krieges gegen England ernstlich noch nicht nahe.[4]) Sie rechnete jedoch kaum mit der Möglichkeit einer friedlichen Lösung der vorhandenen Streitfragen. Sie war davon durchdrungen, daß ein schimpflicher Friede mit England wie mit Köln der Hanse mehr schaden als nützen müsse. Es war ihr bitterer Ernst, von England unter allen Umständen Genugtuung und Schadenersatz für die Verletzung der hansischen Privilegien und Zurücknahme des Urteilspruchs, von Köln Unterwerfung unter die Hanse

---

[1]) Hans. UB. IX n. 603 passim, vgl. die hans. Klagen n. 733, die Kontrolle über die Zulassung zu den kölnischen Privilegien usw. n. 683, 685, 698, 700, 709, S. 652 Anm. 1, n. 713, 719, 734, 741; die Hausordnung für die Kölner n. 690.

[2]) HR. 2. VI n. 225.

[3]) Hans. UB. IX n. 537 § 12, 13, HR. 2. VI n. 113, 182, VII n. 42 § 12.

[4]) Vgl. die lüb. Tagfahrt HR. 2. VI S. 118ff., n. 184, 185 passim.

zu erzwingen. Sie stellte die Waffen, mit denen es geschehen mußte, in Bereitschaft. Nach dem 24. Juni sollte der Verkehr mit England aufhören.

Die abwartende Haltung der Hanse mochte auch durch die Hoffnung auf eine neue Revolution in England bestimmt sein. Denn schon war im Norden des Landes unter dem Landvolk gegen die Regierung ein Aufstand ausgebrochen, und der König und Hof argwöhnten, daß der mächtige Warwik mit ihm im Einverständnis sei. Auch sollte er in hochverräterischen Verbindungen stehen mit König Ludwig von Frankreich und der entthronten englischen Königin Margarethe und ihrem Anhang, die bei diesem eine Zuflucht gefunden hatten.[1]) Doch wurden die hansischen Boten, die wie verabredet im Juni und Juli 1469 unter vermittelnder Teilnahme von burgundischen Deputierten mit den Engländern in Brügge verhandelten, von diesen im Bewußtsein ihrer guten Beziehungen zu Burgund mit überlegener Zurückweisung behandelt. Da drohten die Hansen ihrer Instruktion gemäß mit Krieg und dem Verbot englischer sowie anderwärts aus englischer Wolle hergestellter Tuche. Aber die Deputierten des Herzogs, wenn sie auch gegen ein Verbot der englischen Tuche durch die Hanse nichts einzuwenden hatten, widerrieten doch entschieden ein solches gegen die auswärts aus englischer Wolle hergestellten im Interesse der Niederlande, die davor seit lange besorgt waren. Auch vor der beabsichtigten Aussendung von Kapern warnten sie die Hansen, denn seien es wenige, so würden sie von den Engländern überwältigt werden, seien es viele, einen überaus störenden Einfluß auf den gesamten Seehandel ausüben. Die Verhandlungen mit den Engländern zerschlugen sich, nicht einmal neue wurden verabredet.[2]) Solche konnten die Engländer auch deshalb nicht zusagen, weil der Aufstand in England inzwischen immer weiter um sich griff, König Eduard selbst Ende Juli 1469 Gefangener des Grafen Warwik wurde, der mit den Aufständischen gemeinsame Sache gemacht und nun zwei Könige in seiner Hand hatte. Er gab zwar Eduard bald wieder frei, aber ihre Versöhnung war nur scheinbar, der Friede zwischen den beiden Fraktionen der Yorkschen Partei war faul.[3])

---

[1]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 378 ff.
[2]) HR. 2. VI n. 219, 221, 244, 362.
[3]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 382 ff.

Als aber nach Eingang des Gesandtschaftsberichts über die Brügger Verhandlungen die wendischen Städte nach Mitte Oktober 1469 in Lübeck tagten und zum 31. Mai 1470 einen Hansetag nach Lübeck beriefen, der über das gegen England einzuschlagende Verfahren die Entscheidung treffen sollte,[1]) herrschte schon offener Krieg zwischen der Hanse und England. Denn soeben hatte das hansische Kontor zu Brügge, ohne die Erlaubnis der Hanse abzuwarten, mit der Aussendung von Kapern gegen England den Anfang gemacht. Zwei Danziger, Martin Bardewik und Paul Beneke, der bald durch seine kühnen und glücklichen Taten zur See glänzenden Ruhm ernten und den deutschen Namen zur See ähnlich mannhaft vertreten sollte, wie 40 Jahre zuvor der gewaltige Bartholomäus Voet, werden als die ersten hansischen Auslieger genannt.[2]) Die niederländisch-burgundischen Häfen waren ihre Stützpunkte, aber schon im Januar 1470 schritt der Herzog mit Berufung auf das englisch-burgundische Bündnis von 1467 dagegen ein und verbot seinen Untertanen jeden Zusammenhang mit den hansischen Kapern.[3])

Es ist bezeichnend, daß Danziger als die ersten Auslieger erschienen. In Danzig selbst war die Stimmung gegen die Engländer am schroffsten und kriegerischsten. Danzig hielt ein entschlossenes Vorgehen gegen England unter Beiseitesetzung aller anderen Fragen für das richtigste und erhob daher bei Lübeck scharfen Widerspruch gegen die Abhaltung eines neuen Hansetages in der englischen Angelegenheit.[4]) Mit nachdrücklicher Schnelligkeit sollte nach seiner Meinung ein vorteilhafter Friede durch Krieg und Handelsverbot erzwungen werden. Es gestattete den Seinen die Kaperei. In seinem temperamentvollen Vorgehen kam das Bewußtsein vermehrter Selbständigkeit zum Ausdruck, die es durch die Abschüttelung der Ordensherrschaft gewonnen hatte.

Lübeck war zwar einverstanden damit, daß Danzig und auch Hamburg Kaper ausschickten.[5]) Aber es ermahnte zur Ruhe und zum Abwarten. Seine Haltung war allerdings wohl auch der Ausfluß der politischen Grundanschauung des damaligen Leiters der

[1]) HR. 2. VI n. 272, 277, 282, Hans. UB. IX S. 655 Anm. 2.
[2]) HR. 2. VI S. 260 Anm. 4.
[3]) Hans. UB. IX S. 617 Anm. 2, n. 691, 692.
[4]) HR. 2. VI n. 283, 289.
[5]) Vgl. HR. 2. VI n. 284, 285.

lübischen Politik, Heinrich Castorp, die durch das ihm zugeschriebene Wort charakterisiert wird: „Lasset uns tagen, die Kriegsfahne ist leicht ausgesteckt, aber schwer wieder abzunehmen".[1]) Überdies sah es schärfer und weiter als Danzig. Denn schon Anfang März 1470 befand sich ein Teil Englands plötzlich wieder im Aufstand und Graf Warwik auf Seite der Rebellen. Allerdings zwang der König im April den Grafen zur Flucht aus dem Reich. Warwik wandte sich nach Frankreich, söhnte sich mit Margarethe von Anjou und ihrer Partei aus. Die Lancasterpartei und Warwik, unterstützt durch König Ludwig XI. und den großen Anhang Warwiks in England, planten eine Landung dort und die Wiederherstellung der Herrschaft Heinrichs VI. Und in Erinnerung an die guten Beziehungen zwischen den Lancasterkönigen und der Hanse wandte sich Königin Margarethe abermals an die Hanse, die durch Macht, Reichtümer, Waffen und schlagfertige Flotten sowie alles sonst zu Kriegen Notwendige ausgezeichnet sei, mit einem Bündnisangebot gegen den Usurpator des Throns, Eduard, der ihren Gatten, den Schützer der hansischen Freiheiten, vom Thron gestürzt habe.[2])

Der Thron Eduards IV. war im Wanken. Jede Vermehrung der Konflikte mußte dem König höchst unbequem sein. Er übertrug seinem burgundischen Schwager das Schiedsrichteramt in seinem Streit mit der Hanse. Und dieser suchte, wie er Frankreich und den dort geschmiedeten Plänen und Vorbereitungen der Lancasters und Warwiks gegenüber für seinen englischen Schwager und Verbündeten einsprang, beschwichtigend auf die Hanse einzuwirken.[3]) Wenn wir obendrein bemerken, daß im selben Frühjahr 1470 König Ludwig von Frankreich Dänemark und die Hanse umwarb, um einen Friedens- und Handelsvertrag mit ihnen abzuschließen, und daß er gleichzeitig den hansischen Kapern gegen England freien Verkehr in den französischen Häfen einräumte,[4]) obgleich die Danziger auch gegen seine eigenen Untertanen abgesandt waren, — wenn wir bemerken, daß dergestalt plötzlich von allen Mächten des Westens die Hanse als wertgeschätzter Faktor für Krieg und Frieden umworben wurde, so wird diese uns

---

[1]) Vgl. Hoffmann, Gesch. Lübecks, I S. 179.
[2]) HR. 2. VI n. 315.
[3]) HR. 2. VI n. 313, S. 276 Anm. 1, n. 317.
[4]) HR. 2. VI n. 321, 322, siehe Band I S. 473f.

im Zusammenhang der großen politischen Bewegungen der Zeit dadurch auch als Macht von nicht zu unterschätzendem politischem Schwergewicht vor die Augen gerückt.

Der Revaler Ratsbote auf dem Maihansetag 1470 in Lübeck hatte die Werbungen des Herzogs von Burgund, der Könige von Frankreich und Schottland und der entthronten englischen Königin vor sich. Er sah die Erklärung für diesen Eifer der Mächte mit Recht in dem eindrucksvollen Auftreten der zahlreichen hansischen Auslieger in den westlichen Gewässern; das waren die schlagfertigen Flotten, von denen Königin Margarethe geschrieben hatte! Leicht, meinte der Bote, werde die Hanse nun Wünsche verwirklichen können, die unter anderen Umständen nicht ohne viele Opfer zu erreichen sein würden.[1]) Jedoch so einfach, wie er es sich vorstellte, war die Lage im Westen keineswegs für die Hanse.

Jedoch nicht bloß die politischen Verhältnisse kamen hier in Betracht. Innerhalb der Hanse selbst war es zum Bruch gekommen zwischen Lübeck und Köln. Dieses hatte Anschluß an England gesucht und gefunden. Die Hanse mußte ihm diesen Rückhalt entziehen, um seinen Trotz brechen zu können. Aber England war nicht die einzige Stütze Kölns, und die englische Frage nicht der einzige Streitpunkt zwischen der Hanse und Köln. Auch auf dem niederländischen Verkehrsgebiet hatte es inzwischen mit der Hanse gebrochen und Schutz gefunden bei der burgundischen Macht. Auch hier war es die Aufgabe der Hanse, Köln zur Unterordnung unter die Organisation ihres Verkehrs, unter die Autorität ihres Kontors in Brügge zu nötigen. Von der Vorgeschichte dieses Konflikts, den inneren hansischen Verhältnissen in den Niederlanden und der kommerziellen Entwicklung Kölns wird im folgenden die Rede sein.

---

[1]) HR. 2. VI n. 338.

5. Der hansische Verkehr in den Niederlanden und die Verkehrspolitik des hansischen Kontors zu Brügge bis zum Zerwürfnis mit Köln 1470.

Die Keimzelle des Kontors der Hanse zu Brügge war sehr wahrscheinlich eine Vereinigung der wendischen und wohl auch sächsischen Kaufleute.[1]) Bei einer Kaufmannschaft, die von weither über See zu einem fremden Lande Beziehungen anknüpfte, mußte sich das Bedürfnis nach genossenschaftlichem Zusammenschluß dort wesentlich stärker geltend machen, als bei einer Kaufmannschaft, die demselben Lande benachbart auf zahlreichen Landwegen in dasselbe eindringen konnte. Als Sitz jener Genossenschaft in den Niederlanden konnte zur Zeit ihrer Bildung nur Brügge in Frage kommen. Diesem eigentlichen Kern gliederten sich dann die Vereinigung der Kaufleute Livlands, Wisbys und der deutschen Gemeinden in schwedischen Städten als eine zweite und die westfälischen und preußischen Kaufleute als eine dritte Gruppe an. Diese letztere umschloß auch die Kaufleute der niederrheinischen und süderseeischen Städte. Aber Einfluß auf die Politik der Gesamtheit der Gruppen, auf die Geschäftsführung auch nur ihres Drittels hatten diese nicht oder nur in geringem Maß. Denn von den zwei Älterleuten ihres Drittels wurde immer der eine aus der Zahl der Dortmunder, der andere aus der Zahl der preußischen Kaufleute genommen.[2]) Somit wurden von den sechs jährlichen Älterleuten des Kontors wenigstens vier, oft wohl auch fünf aus den östlicheren hansischen Städtegruppen vom Elbgebiet ab gestellt; und da unter diesen der Einfluß Lübecks der vorherrschende war, so war die politische Auffassung Lübecks und der östlichen Hansestädte für die Tätigkeit und Haltung des Kontors jederzeit maßgebend.

Diesem Brügger Kontor der Hanse hafteten von der Zeit seiner Entstehung verschiedene schwerwiegende Mängel an. Jene Festigkeit und Geschlossenheit, die die anderen drei großen Kontore der Hanse

[1]) Vgl. W. Stein, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge, S. 12f., ders. i. Hans. UB. IX Einl. S. XXI.

[2]) Stein i. Hans. UB. IX Einl. S. XXI.

in Nowgorod, Bergen und London zeigen, erreichte es nicht. Es besaß keinen gegen die Stadtbevölkerung abgeschlossenen Wohnplatz. Die Konzentration der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden auf einen einzigen Punkt oder doch ganz wenige ließ sich je länger, desto weniger herstellen. Die Durchbildung derselben zu einem fest zusammenhängenden einigen Ganzen gelang nicht, die Organisation blieb unfertig.

Trotz dieser mit der Zeit immer fühlbarer werdenden Mängel war das Brügger Kontor, verglichen mit den anderen hansischen Niederlassungen, im Hinblick auf seine handelspolitische Stellung, die Vielseitigkeit seiner Handelsinteressen und diplomatischen Aufgaben, die Weite seines Blicks das hervorragendste Erzeugnis der hansischen Kaufmannschaft. Diese Vorzüge waren die Folge seiner Stellung im Brennpunkt des damaligen europäischen Handels. Kein Kontor ist wie dieses der Hanse gegenüber in Zeiten der Zwietracht, der Lässigkeit und Entschlußlosigkeit mit kraftvollen und beherzigenswerten Worten der Mahner zur Eintracht, zum Eifer, zur Tat gewesen. Nicht selten überschreitet es in Erinnerung an seine frühere Selbständigkeit, wenn es gilt, die hansischen Interessen rasch wahrzunehmen, die durch seine Unterordnung unter die Hanse ihm gezogenen Schranken und muß dann Zurechtweisung und Tadel der Städte wegen seiner Eigenmächtigkeit hinnehmen. Oft tritt es mit Vorschlägen an die Hanse heran über die verschiedensten und häufig seinem eigensten Interessenfelde sehr fernliegende Fragen. Die Hanse der Städte ist ihm seine „Översten", sein „schermschild".[1])

Jedoch auch wenn das Kontor ein Organ der Politik und Interessen vornehmlich Lübecks und der östlicheren Hansestädte war, so war es sich doch bewußt, zum Vertreter der Wünsche aller Hansen berufen zu sein.[2]) Wo es anging, suchte es auch den kommerziellen Interessen der westlichen Hansestädte gerecht zu werden. Selbst Köln würdigte diese Bestrebungen des Kontors, wenn es dasselbe 1463 als „bewarer ind beschirmer" der Hanse bezeichnete.[3])

Es kann nicht auffallen, daß es gerade die Flandern benachbarten Städte waren, die zum Kontor die geringste Fühlung hatten.

---

[1]) HR. 1. III n. 144, V n. 390, VI n. 119.
[2]) Vgl. HR. 2. V n. 528.
[3]) Hans. UB. IX n. 2.

Denn gerade wegen ihrer Nachbarlage bedurften ihre Kaufleute einen engeren Anschluß an die andere hansische Kaufmannschaft nicht. Durch alten nachbarlichen Überlandverkehr waren sie, und namentlich die Kölner, im Land eingebürgert, sie besaßen dort besondere Freiheiten. Durch eine Angliederung an die Organisation, wie sie für die zur See nach Flandern kommenden, mit den dortigen Verhältnissen nicht bekannten östlichen Kaufleute erwünscht und zweckmäßig war, mußten sie sich eher gehemmt als gefördert fühlen. Es hängt hiermit zusammen, daß die rheinischen Städte großenteils später als die anderen sich der Hanse überhaupt anschlossen, so Köln selbst, das 1383 zum erstenmal an einem Hansetag teilnahm, so Nymwegen 1402, Zwolle, Wesel und Duisburg 1407, Arnheim, Roermond und Kampen sogar erst 1441. Durch die abweichende Gestaltung ihres Handels mit den Niederlanden, die ungleiche Wertschätzung der Organisation ihres Handels daselbst wurde die charakteristische und bis zu einem gewissen Grad unvereinbare Verschiedenheit zwischen der Auffassung der rheinischen und der östlichen Hansestädte in Fragen des Handels und der Handelspolitik der Hanse in den Niederlanden bedingt.

Gemeinsam war allen drei westlichen Gruppen der Hanse, den rheinischen, süderseeischen und westfälischen Städten, daß ihre Handelsbeziehungen zu ihren niederländischen Nachbargebieten an erster Stelle in ihrem Fernhandel überhaupt, neben oder noch vor ihren englischen, standen. Außerdem kamen die Niederlande für sie als Durchgangsgebiete für ihren überseeischen, vorzüglich nach England gerichteten Verkehr in Betracht. An den verschiedenen Teilgebieten der Niederlande waren nun aber die Interessen der einzelnen Gruppen verschieden stark. Für den mittelalterlichen Handel Westfalens war die Wasserstraße der Ems nur von geringer Bedeutung.[1]) Er stand einerseits zu Köln und weiterhin zu Brabant, andererseits zu den süderseeischen Städten und weiterhin zu Holland in enger Verbindung. Die Westfalen, insbesondere die Dortmunder, besaßen für Holland und Seeland Schutz- und Geleitsbriefe schon seit dem 13. Jahrhundert, die in der Folge wiederholt erneuert und dann 1363 zu allgemein hansischen wurden.[2]) Sie unterhielten außerdem zu Antwerpen starken Verkehr. Und hinter diesen

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. I n. 842, VIII n. 537, 559.
[2]) Siehe Band I S. 20, 23.

Beziehungen zu Antwerpen, im 15. Jahrhundert aber noch mehr zu Holland traten ihre flandrischen mehr und mehr zurück.

Auch für die süderseeischen, die stiftutrechtschen Städte Kampen, Deventer, Zwolle stand der Verkehr mit Flandern an zweiter Stelle. Es war für sie noch natürlicher als für die westfälischen, daß sie mit Holland durch Handel und Verkehr eng verknüpft waren. Die rechtlichen Grundlagen ihres Verkehrs in Holland stammten ebenfalls aus dem 13. Jahrhundert. Namentlich Kampen war eifrig, die seinen von Zeit zu Zeit wieder auffrischen[1]) und unter Benutzung günstiger Umstände auch verbessern zu lassen,[2]) und besaß in manchen Richtungen für seinen Verkehr in Holland Vorzüge vor der Hanse.

Auch die Verkehrsinteressen der geldrischen Städte, voran Nymwegens, doch auch Harderwijks, Zütfens u. a. bezogen sich auf Holland und Brabant in erster Linie. Nymwegen besaß in Holland Zollvorzüge vor den anderen Fremden.[3]) 1418 warb die klevische Stadt Wesel in Holland um Gewährung derselben Verkehrsrechte, wie die Nymwegener besäßen.[4])

Unter allen diesen Städten des deutschen Westens aber nahm Köln mit seinen Beziehungen zu den niederen Landen weitaus die erste Stelle ein. Die kommerzielle Bedeutung Kölns beruhte auf zwei natürlichen Vorzügen seiner Lage. Dort wurde die wichtigste Wasserstraße des mitteleuropäischen Binnenverkehrs, der Rhein, von der uralten westöstlichen Heerstraße gekreuzt, die auch im späteren Mittelalter trotz des großen Aufschwungs des Seehandels wichtig blieb für den europäischen Verkehr. Das Ziel, sich zum Stapelplatz für den Verkehr und Handel der Kaufleute auf beiden Straßenzügen zu machen, hat Köln trotz jahrhundertelanger Bestrebungen allerdings nicht voll zu erreichen vermocht.[5]) Ganz gewiß aber bewirkten die eigene große kommerzielle Bedeutung der Stadt und die rege Erwerbstätigkeit ihrer Bürgerschaft zusammen

---

[1]) Hans. UB. I n. 779, 1272, II n. 61, 142, III n. 91, 111, 541, IV n. 84, 382, 889, 1033, V n. 41.

[2]) Hans. UB. V n. 403, vgl. n. 731, 773, 857 u. Anm. 1, 897, 976, 1044, VI n. 48, 514 u. Anm. 1, 519.

[3]) Hans. UB. IV n. 669, 844, V n. 233 u. Anm. 1, VI n. 66 u. Anm. 1, 401, 701, 750 u. Anm. 1, vgl. V n. 513 u. Anm. 2, 608, VI S. 43 Anm. 1.

[4]) Hans. UB. VI n. 140 § 4.

[5]) Vgl. Stein, Beiträge z. Gesch. d. deutschen Hanse etc. S. 35 ff.

mit Zwangsmaßregeln der städtischen Verkehrspolitik, daß Köln tatsächlich für den größten Teil namentlich des Flußverkehrs der Endpunkt, der Stapel des Fremdenverkehrs hinauf und hinab wurde, so vor allem für den Weinhandel, den Hauptartikel seines mittelalterlichen Handels. Ihn seinen Bürgern vorzubehalten war die Wirtschaftspolitik Kölns mit in erster Linie erfolgreich bestrebt. Den Niederländern machte sie das Vordringen in die Wein erzeugenden oberen Rheinlande und den selbständigen Einkauf an Ort und Stelle, den Oberländern den Versand über Köln hinaus rheinabwärts unmöglich. Zugleich verhinderte sie die Fremden bei sich daran, direkt untereinander mit Umgehung des Zwischenhandels der Bürger mit Wein zu handeln. In einem die großen Hansestädte nach der Hauptseite ihrer kommerziellen Bedeutung vielfach treffend charakterisierenden alten Spruch wird Köln als das Weinhaus der Hanse bezeichnet.[1]) Jedoch war nicht der Zwischenhandel am Platze, sondern der Eigenhandel der weitaus wichtigere Teil des Weinhandels der Kölner.[2]) Der Umfang desselben wurde gegen Osten hin dadurch eingeschränkt, daß die sächsischen und die Ostseestädte den Rheinwein überwiegend auf der Linie Frankfurt-Göttingen-Lüneburg direkt bezogen. Dagegen beherrschten die Kölner mit ihrem Wein die Niederlande und England, und am Vertrieb desselben waren daneben dort die Kaufleute von Nymwegen, Wesel und Duisburg stark beteiligt.[3])

Von den oberländischen Waren suchte Köln außerdem noch das Holz stapelpflichtig zu machen.[4]) Andererseits legte es sich im 14. und 15. Jahrhundert auch für verschiedene von unterhalb kommende Waren, so Salz, geräucherte und gesalzene Fische, Fettwaren, Honig, ein Stapelrecht bei.[5]) Daher wandten sich Speier, Worms, Mainz, Frankfurt, Straßburg, Basel einzeln oder gemeinsam mit ihren nicht seltenen Klagen über minderwertige und betrügliche Lieferung der Tonnenfische im 15. Jahrhundert an Köln. Und Köln erhob dann in ihrem und seinem Namen Vorstellungen bei den holländischen Städten und Antwerpen und unterzog die von

[1]) Vgl. G. von Hansen, Aus baltischer Vergangenheit S. 147.

[2]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. XLIII f., Stein, Beiträge etc. S. 39 ff.

[3]) HR. 2. III n. 244.

[4]) Stein, Beiträge etc. S. 41.

[5]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. LVI f.

hier kommenden Fischsendungen schärferer Kontrolle.[1]) Unter den in Köln blühenden Gewerben war die Tuchmanufaktur das bedeutendste. Im Zusammenhang damit, aber auch zum Zweck der Ausfuhr in die Niederlande wurde in der Umgegend Kölns, wie auch bei Erfurt und in Thüringen überhaupt, Waid, das Blaufärbemittel, in großem Maßstab gebaut. Denn der orientalische, in Italien und im 15. Jahrhundert auch in der süddeutschen Tuchindustrie allmählich Eingang findende Indigo wurde im hansischen Gebiet während des Mittelalters noch nicht verwandt.[2])

Wie Köln vermöge seiner zentralen Lage, seiner vielseitigen gewerblichen Tätigkeit und der Reichhaltigkeit seines Warenmarktes die fremden Kaufleute zu vorübergehendem Aufenthalt wie zu dauernder Niederlassung von allen Seiten anzog,[3]) so schirmte und stärkte es andererseits den aktiven Handel seiner eigenen Kaufmannschaft. Die Hauptgruppe innerhalb dieser, die nach der Mitte des 15. Jahrhunderts so verhängnisvollen Einfluß auf die Stadtpolitik gewann, waren die Kaufleute, die den Verkehr zwischen England und Frankfurt über Brabant unterhielten.[4]) Der Kölner Handel griff nach allen Seiten weit aus und setzte die verschiedensten Waren um. Er nahm eine mächtige Stellung in England ein. Er stand über Magdeburg und über Erfurt in lebhafter Verbindung mit Breslau und Krakau.[5]) Er vertrieb nach dem Ostseegebiet und Skandinavien englisches Tuch, Wein und Südwaren. Er erstreckte sich den Rhein hinauf über Oberdeutschland und von dort über die Alpenstraßen nach Venedig; im dortigen Fondaco der deutschen Kaufmannschaft erschienen häufig Kölner neben den

---

[1]) Hans. UB. VI S. 301 Anm. 2, n. 557, 563, 714, VIII S. 217 Anm. 6, n. 490, 586, 587, 841, S. 523 Anm. 1, n. 1184 u. Anm. 2, IX n. 110 u. Anm. 1, 111, 174, 381, 384, 499, 696, 717, S. 659 Anm. 1, S. 666 Anm. 2, S. 668 Anm. 1, n. 735, 736, S. 669 Anm. 1, n. 763 u. a.

[2]) Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbezieh., S. 98. Über die Indigoverwendung vgl. die Bemerkg. von Belows i. Hist. Ztschr. 91 S. 440 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. III S. 301 Anm. 1, S. 470 Anm. 1, Schulte, Gesch. d. mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I. S. 303 ff.

[4]) Hans. UB. VIII n. 92, 93, S. 401 Anm. 1, n. 1010, IX n. 491. Statuten der Kölner Englandfahrer vgl. HR. 1. VII n. 733 (1424). Der hier als Ältermann derselben gen. Tilmann Gir gehörte einem der angesehensten Kölner Geschlechter an, vgl. über diese Familie Lau, Entw. d. komm. Verfassung u. Verwaltung von Köln, S. 122.

[5]) Vgl. Hans. UB. III S. 283 Anm. 5, VI n. 1025.

Oberdeutschen.[1]) Auch zu Katalonien und Arragon, zu Barzelona und Saragossa und selbst zu Sardinien unterhielten Kölner um die Mitte des 15. Jahrhunderts Handelsbeziehungen.[2])

Aber das eigentliche Feld des Kölner Aktivhandels war das nordfranzösisch-burgundisch-niederländische Gebiet. Ihr Verkehr nach Frankreich, besonders nach Paris ist mannigfach bezeugt.[3]) Je mehr ferner die zunehmende Verschärfung des Dordrechter Stapelrechts Köln den Weg zum Meer versperrte und seine eigene alte Seeschiffahrt im 15. Jahrhundert vernichtete, um so mehr sah sich Köln wegen seiner Verbindung mit England auf die südlichen Niederlande angewiesen. Vorzüglich für seinen Verkehr in und über Brabant, für die dortigen Zollverhältnisse, Verkehrssicherheit u. a. zeigte es sich stark interessiert. Mecheln, Brüssel, Bergen op Zoom u. a., vor allem aber Antwerpen waren dort von alters her die Hauptstätten seines Verkehrs, ein Handelsgebiet von bedeutender Ergiebigkeit.[4]) Auch der Durchgangsverkehr der Kölner über holländische und seeländische Häfen, namentlich Middelburg, nahm im 15. Jahrhundert beträchtlich zu.[5])

Die Frage nach Zeiten des Aufschwungs oder Rückgangs des Kölner Handels läßt sich an der Hand der städtischen Einnahmen beantworten. Nachdem noch 1385 der auf die Woche berechnete Pachtsatz der Rutenpfennigs, d. h. der städtischerseits für das Messen jedes eingeführten Stückes Wein gezahlten Abgabe, 76 M. betragen hatte, sank er schnell bis 1417 auf 57, bis 1427 weiter auf 50, bis 1447 auf nur 44 M. wöchentlich.[6]) Im entsprechenden Maß muß in dieser Zeit die Weineinfuhr heruntergegangen sein. Die erst von 1432 ab überlieferten Akziseeinnahmen aus dieser betrugen von 1432—1451 im Durchschnitt jährlich 24000 M., während der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern trotz der starken Übertretungen derselben durch Kölner 1452—1457 nur 14000 M., und im Durchschnitt der Jahre 1458—1476 auch

[1]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. LXIV Anm. 4, Hans. UB. IX n. 365, Stieda, Hans.-venet. Handelsbezieh., S. 7f.

[2]) Siehe Band I, S. 462.

[3]) z. B. Hans. UB. IV n. 817, 824, 843, VI n. 525 u. Anm. 1 u. a.

[4]) Vgl. Hans. UB. VI n. 2, 15 u. Anm. 3, 147 u. Anm. 3, 158, 448 u. Anm. 1, 536, 539 u. Anm. 1, 768, HR. I. VI n. 476.

[5]) Hans. UB. VIII n. 392, 1043, 1183, IX n. 10 u. Anm. 4.

[6]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. 206, vgl. S. 66ff.

nicht mehr als 16000.[1]) Und weiter ergänzt wird dies Bild durch die von 1422 ab erhaltenen Einnahmen aus der Weinzapfakzise. Diese erreichte 1425 zum letzten Mal die Höhe von 20000 M., blieb 1448 zum erstenmal unter 10000 M., um in den folgenden Jahrzehnten nicht mehr als 10000 bis 6000 M. jährlich der Stadt einzubringen.[2]) Das Bild des wirtschaftlichen Rückganges, das der Kölner Handel in seinem wichtigsten Artikel, dem Wein, zeigt, wird auch durch die Pachtsätze vieler anderer städtischer Akzisen für denselben Zeitraum eines Jahrhunderts bestätigt. Es gingen zurück in Köln der Export zu Lande, die Abgaben an den städtischen Wagen von allerart wägbarem Gut, wie Metallen, Wachs, Südwaren u. a., auch die Fleischakzise und die Abgabe für die übrigens obligatorische Benutzung des Schlachthauses sowie in starkem Maß die Einkünfte aus dem Kaufhaus auf dem alten Markt, wo vornehmlich fremdes Tuch, Leinwand und Garn gehandelt wurden. Der wöchentliche Pachtsatz des Mahlpfennigs, der Abgabe von dem auf die Mühlen gebrachten Korn, sank von 425 M., der größten Höhe, die er in den Jahren 1381—1383 erreichte, auf 290 M. im Jahre 1429 und blieb in den folgenden zwei Jahrzehnten ungefähr in dieser Höhe. Und an den Pachtsummen der Akzise von dem in Köln selbst verfertigten Tuch, die am höchsten in den Jahren 1387—1389 waren, schon 1403 nicht mehr die Hälfte und seit 1429 nicht einmal mehr den dritten Teil davon betrugen, läßt sich der starke Niedergang der Kölner Tuchindustrie erkennen. Gleichzeitig erlebte geradezu einen Zusammenbruch der Industriezweig der Herstellung des Tirteys, eines Gewebes aus Wolle und Leinen. Daß der Rückgang in diesen Gewerben auch von einem solchen in der Woll- und Waideinfuhr begleitet war, ist selbstverständlich.[3])

---

[1]) Knipping, a. a. O., I S. 120 ff.

[2]) Knipping, a. a. O., I S. 190 f.

[3]) Pachtsatz des Bestadepfennigs, d. h. der Akzise vom Export zu Lande 1373 = 47 M., 1385 = 69 M., 1429 u. 1443 = 47 M., vgl. Knipping a. a. O. I S. 208, S. LXI; Pachtsatz der Wageakzise 1389 = 30 M., 1412—1453 zwischen 20 u. 14 M., das. S. 208; Pachtsatz der Fleischhaus- u. Fleischakzise 1389 bis 1393 = 164 M., 1414—1433 = 144—138 M., das. S. 207; Pachtsatz des Hallenpfennigs, der Einkünfte aus dem Kaufhaus auf dem alten Markt, 1373 = 63 M., 1381—1393 = 86—101 M., 1414 = 78, 1433 = 58 M., das. S. 209, S. LXII f.; Pachtsatz des Mahlpfennigs 1375 = 280 M., 1378—1383 = 412—425 M., 1414 bis 1419 = 339 M., 1429 = 290 M., das. S. 207; Pachtsatz v. d. Tuchakzise 1387 bis

Kölns Handel und Gewerbefleiß erlebten ihre höchste Blüte und ihre größten Umsätze in dem Zeitraum zwischen dem Ausgang der siebziger und dem Anfang der neunziger Jahre des 14. Jahrhunderts[1]) und begannen seitdem fortgesetzt sich zu vermindern. Behält man diese Entwicklung im Wirtschaftsleben Kölns im Auge, so wird die zunehmende Gereiztheit der Kölner Kaufleute und der obendrein um die Mitte des 15. Jahrhunderts mehr und mehr unter ihren Einfluß kommenden Ratspolitik verständlich. Gegen jede Störung des Verkehrs mit dem Ausland, die durch die Politik der Hanse oder der wendischen Städte hervorgerufen wurde, lehnten sie sich mit wachsender Entschiedenheit und Unbotmäßigkeit auf. Mit der Forderung: Loslösung Kölns von der Hanse, denn die Verbindung mit der Hanse ist dem kommerziellen Gedeihen Kölns schädlich, zogen sie schließlich die letzte Konsequenz und machten den Versuch, ihre Handelsinteressen in den beiden Hauptrichtungen und -gebieten ihres Verkehrs wieder vollständig von denen der Hanse zu trennen. So in England, so in den Niederlanden. Hier waren es die von der lübisch-hansischen Politik vertretenen Bestrebungen des Brügger Kontors, sich zur Zentrale des hansischen Handels mit den gesamten Niederlanden zu machen, die Kölns Widerstand hervorriefen.

Namentlich seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts, zum Teil im Zusammenhang mit der immer fühlbarer werdenden Versandung des Zwijn hob sich auch der Seeverkehr der östlichen Hansen in den nichtflandrischen Niederlanden. Die Häfen dieser begannen emporzublühen. Einerseits wurde dadurch die zentrale Stellung, die Brügge selbst als Handelsplatz den Niederlanden und dem internationalen, namentlich hansischen Verkehr gegenüber einnahm, andererseits auch die relativ zentrale Stellung, die das Brügger Kontor

---

1389 = 150 M., 1409 = 60 M., 1429—1450 = 45 M., das. S. 209, S. LXIV; Pachtsatz von der Tirteyakzise 1375—1377 = 11 M., 1416 = 6, 1443 = 1 M., das. S. 209, S. LXV; Pachtsatz der Wollakzise 1373 = 14 M., 1377—1393 = 24—20 M., 1414—1450 = 14—16 M., das. S. 209, S. LXV; Pachtsatz der Waidakzise 1375 = 19 M., 1377—1379 = 29 M., 1419 = 20 M., 1448 = 10 M., das. S. 210, S. LXV f.

[1]) Der Prozentsatz bei den verschiedenen Abgaben hat sich im Laufe dieser Zeit in den meisten Fällen nicht verändert. Knipping, a. a. O. I S. XXX; darnach ist Geering, Kölns Kolonialwarenhandel, i. Mitt. a. d. Stadtarchiv Köln Heft 11 S. 64 f. zu korrigieren.

für den hansischen Handel mit den Niederlanden bisher innegehabt hatte, mehr und mehr vermindert. Selbst in Flandern war es für das Kontor bei dem Mangel einer Geschlossenheit der dortigen hansischen Niederlassung schwierig, eine nachdrückliche Aufsicht über seine Mitglieder auszuüben, sie fest in der Hand zu behalten.

Schnell ward das Kontor die Veränderungen inne, die sich in seiner eigenen und Brügges Stellung zu vollziehen begannen. Es mußte nach Mitteln suchen, um trotzdem seine Autorität, seinen Einfluß auf den hansischen Handel mit den Niederlanden zu behaupten. Aber die Art einiger Mittel, die es wählte, war es gerade, die innerhalb der Hanse selbst den Konflikt über die Befugnisse des Kontors und die hansische Verkehrspolitik heraufbeschwor. Der große prinzipielle Gegensatz zwischen den Zielen der kölnischen und der hansischen Handelspolitik brach offen durch und Köln löste sich von der Hanse los.

Als die Sonderhanse der Hamburger zu Sluys in Flandern im Anfang des 15. Jahrhunderts von sich aus Strafen über ihre Mitglieder verhängte und Strafgelder von ihnen erhob, protestierte das Brügger Kontor 1417 bei Hamburg sehr nachdrücklich gegen diese Anmaßung von Funktionen und Rechten, deren Ausübung nur ihm gegenüber der hansischen Kaufmannschaft zustehe. Es nahm der Hanse der Hamburger die erhobenen Strafgelder und ihre Genossenschaftsbücher ab. Die Hansetage zu Lübeck 1418 und 1447 verfügten bezw. bestätigten dem Anspruch des Brügger Kontors gemäß, daß nur dieses Strafen festsetzen und vollstrecken dürfe innerhalb der gesamten hansischen Kaufmannschaft.[1]) Von gleichen Zusammenstößen zwischen dem Kontor und den Hamburger Sonderhansen in Staveren und Amsterdam verlautet nichts. Dies hing aber wahrscheinlich mit der Auffassung des Kontors von dem räumlichen Umfang seiner Befugnisse zusammen. Noch 1405 erklärte es, daß es keine Macht habe, in Holland und Seeland widersetzliche und ungehorsame Kaufleute zur Verantwortung zu ziehen.[2]) Erst später änderte es seine Auffassung. Dagegen hatte es sich für Brabant bereits 1396 eine autoritative Stellung gegenüber der Kaufmannschaft beigelegt.[3]) Wie es sich aber mit der Genossenschaft der

[1]) HR. I. VI n. 474, 556 § 75, HR. 2. III n. 288 § 97.
[2]) HR. I. V n. 274.
[3]) Hans. UB. V n. 244.

Dortmunder Englandfahrer in Antwerpen abfand, der ihre Heimatstadt 1329 eigene Gerichtsbarkeit über ihre Mitglieder mit dem Recht, Bußen zu erheben, verliehen hatte, ist nicht gesagt.[1])

Die Erwerbung der von dem hansischen Osten und Westen gewünschten Privilegien in Holland und Seeland betrieb das Brügger Kontor um die Wende des 14. Jahrhunderts nicht mit Nachdruck und Ernst, weil die wendischen Städte die Konkurrenz der Holländer fürchteten.[2]) Dagegen war es gleichzeitig und später um so eifriger und erfolgreich in der Erwerbung wertvoller Verkehrsprivilegien und Zollvergünstigungen in Brabant, so in Mecheln 1393, in Antwerpen 1400, 1409, 1431 und 1457,[3]) in Brüssel 1418.[4]) Außerhalb Brabants erwarb es 1405 die Ausdehnung seiner flandrischen Privilegien für seinen Verkehr in Dendermond. Es traf 1389 und wieder 1414 und 1415 mit St. Omer in Nordfrankreich Vereinbarungen über den Tuchhandel und allgemeinen Warenaustausch dort.[5]) In Holland erlangte es von den Zöllnern der beiden wichtigsten Zollstätten Gouda und Geervliet mit Genehmigung des Herzogs von Burgund und der holländischen Regierung 1455 neue Tarife.[6]) Diese Politik des Brügger Kontors suchte die Herrschaft über den außerhalb Flanderns in den Niederlanden dauernd zunehmenden hansischen Verkehr durch Verträge mit den wichtigsten Stätten desselben zu behaupten. Daß es sie als oberste Vertretung, im Namen und zugunsten der gesamten hansischen Kaufmannschaft abschloß, beraubte jedoch den Verkehr der westlichen Hansen und besonders Kölns seiner bisherigen Selbständigkeit dort und ordnete ihn den Weisungen und Anordnungen des Kontors unter. Mit wachsendem Mißvergnügen empfand Köln die Einschränkung seiner alten kommerziellen Bewegungsfreiheit durch dies hansische Organ, auf dessen Politik es keinen bestimmenden Einfluß auszuüben vermochte.

Vor allem aber, sollte dies Kontor eine leistungsfähige Waffe ihrer Politik bleiben, so mußte die Hanse mit dem alten historischen Ballast aufräumen, der das Kontor an der Herstellung größerer

[1]) Siehe Band I, S. 384.
[2]) Siehe Band I, S. 275 f.
[3]) Siehe Band I, S. 387, 389 f., 421.
[4]) Hans. UB. VI n. 158.
[5]) Siehe Band I, S. 350.
[6]) Siehe Band I, S. 437.

Geschlossenheit hinderte. Sie mußte die Mängel seiner Organisation verringern. Es bestand die finanzielle Dreiteilung des Kontors, wonach jedes Drittel eine besondere Kasse besaß und alle zu gleichen Teilen zur Unterhaltung des Kontors, der Privilegien usw. beitrugen. Sie war für das gotländisch-livländische Drittel eine schwere Last. Denn um seinen Verpflichtungen gegen die Gesamtheit nachzukommen, mußte dieses das Dreifache des Schosses der beiden anderen Drittel, $^1/_{240}$ des Warenwertes, von seinen Mitgliedern erheben.[1]) Als aber 1422 in der Hanse der Plan auftauchte, diesen Übelstand durch Aufhebung der Drittelkassen und Einführung einer einzigen gemeinsamen Kontorkasse zu beseitigen, erhob Köln den entschiedensten Widerspruch gegen eine solche Neuerung. Denn das Kontor mußte durch jede Vergrößerung seiner Einheitlichkeit zu einem nur noch festeren Stützpunkt der Politik der östlichen Hansestädte, d. h. Lübecks, in den Niederlanden werden, ohne daß Köln in irgendeiner Richtung größeren Einfluß auf die Leitung desselben gewann.[2]) Die Hanse erklärte zwar auf Kölns Protest, daß sie sich dadurch von Neuerungen, die zum allgemeinen Besten dienten, nicht abhalten lassen werde, dennoch blieb der Plan noch jahrzehntelang unausgeführt. Erst die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1447 in Flandern weilte, nahm im Auftrag der Hanse die Zusammenlegung der Kassen in eine einzige vor.[3])

Ein anderer Plan, der ebenfalls der Organisation des Kontors größere Einheitlichkeit zu verleihen bezweckte, kam nicht zur Durchführung. Bereits in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts hatten die wendischen Städte den preußischen den Vorschlag gemacht, der Genossenschaft zu Brügge eine einheitliche Spitze zu geben. Die Frage wurde aber nicht weiter gefördert und ruhte nach einigen Beratungen wieder. 1385 griffen die preußischen Städte den Plan wieder auf. Sie stellten damals und da die Hanse nicht weiter darauf einging abermals 1425 den Antrag, daß die Hanse beim Kontor „eynen redlichen wissenden man“, einen Bürger einer bedeutenden Hansestadt bestelle. Dieser sollte in ihrem Auftrag die Verhältnisse ihrer Kaufmannschaft nach innen und außen

[1]) Vgl. Stein, Genossensch., S. 89 ff.

[2]) HR. 1. VII n. 485, 486, 494, 495, Stein, Genossensch., S. 99 f., Stein i. Hans. UB. IX Einl. S. XXII.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 903. Stein, Genossensch., S. 103 f.

besser überwachen, ihre Privilegien gegen Anfeindungen zielbewußter vertreten, als das Kollegium der sechs Kontorälterleute. Ohne Zweifel war die Einsicht in der Hanse vorhanden, daß die Organisation des Kontors einer Weiterentwicklung zur Einheit in seiner leitenden Behörde bedürfe. Stieß doch obendrein gerade an diesem Kontor der oberste Grundsatz der Hanse, daß die Älterleute ihrer Niederlassungen im Ausland Deutsche, Mitglieder der Hanse sein müßten, auf Schwierigkeiten. Bei seiner ohnehin im Vergleich mit den anderen hansischen Kontoren geringeren Geschlossenheit war dies ganz besonders bedenklich. Gewiß aber waren diese Vorschläge innerhalb der Hanse auch angeregt durch die Tatsache, daß an der Spitze der großen Mehrzahl der anderen fremden Kaufmannschaften in Brügge ebenfalls eine einzelne Persönlichkeit, ein Konsul, stand.[1]) Aber auch 1425 gelangten die Städte über die Beratung des Plans nicht hinaus.

Es scheint, daß die wendischen Städte, nachdem sie zuerst den Gedanken angeregt hatten, später das Interesse an ihm verloren, vielleicht weil sie faktisch doch den bestimmenden Einfluß im Kontor besaßen und die Bestellung eines einzelnen Oberhaupts viel leichter Rivalitäten und Zerwürfnisse unter den Städtegruppen herbeiführen konnte. Denn erklärlicherweise mußte Lübeck wünschen, diesen Posten mit einem seiner eigenen Bürger oder doch einem Angehörigen einer Stadt besetzt zu sehen, deren politische Anschauungen den seinen durchaus entsprachen. Erhoben doch die preußischen Städte 1441 in deutlichem Hinblick auf Lübeck und seinen Anhang den Vorwurf, daß ein Teil des Kontors das Ganze nach seinem eigenen Willen regieren wolle.[2])

Schon vor dem Beginn des 15. Jahrhunderts also traten Bestrebungen zutage, die auf Verbesserung der Organisation des Kontors, Ausdehnung seines Machtbereichs, seiner Autorität, seiner Zentralstellung über Flandern hinaus auf den hansischen Verkehr in den anderen Gebieten der Niederlande hinzielten. Es war eine zeitgemäße Anpassung des Kontors an die inzwischen in manchen Richtungen veränderten allgemeinen Verhältnisse. Sie riefen jedoch einen mehr

---

[1]) HR. 1. II n. 311 § 1, VII n. 773 § 6, 774 B § 4; vgl. Stein, Genossenschaft., S. 48 ff.

[2]) HR. 2. II n. 434 § 23. Vgl. die Beschlüsse zur Verbesserung der Geschäftsführung des Kontors das. n. 439 § 34, 36, III n. 288 § 70, 86.

oder minder entschiedenen Widerstand hervor, dessen Hauptträger Köln und dessen Zweck war, das Kontor in den alten Verhältnissen geringerer Geschlossenheit und Macht festzuhalten. Gelang es dem Kontor, die widerstrebenden Städte zur Anerkennung seiner Obmacht über ihre Kaufleute in den anderen Gebieten der Niederlande zu bewegen, so war ein bedeutender Schritt in der von der lübischen Politik erstrebten Richtung vorwärts getan. Nichts aber konnte sichtbarer dort die Autorität des Kontors zum Ausdruck bringen, als wenn auch die hansischen Kaufleute in den nichtflandrischen Gebieten Abgaben an das Kontor entrichteten.

Anfänglich nach Bedürfnis, aber seitdem die Hanse das Kontor sich untergeordnet hatte, allmählich ständig erhob jedes Drittel des Kontors von seinen Mitgliedern in Flandern Schoß zur Deckung seiner laufenden Verwaltungsausgaben und von Aufwendungen der Gesamtheit. Wiederholt legte außerdem die Hanse dem Kontor in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Ersatz bestimmter Auslagen auf, die von einzelnen Städten zum allgemeinen Besten gemacht waren, z. B. für Gesandtschaften und Seebefriedungen. Sie führte zu dem Zweck jedesmal für kürzere Zeit besondere Steuern auf den hansischen Handel beim Kontor ein, so 1395, 1417—1420, 1424—1426 und 1434—1440. Doch vollzog sich ihre Erhebung in dem letztgenannten Zeitraum unter ungünstigen Gesamtumständen und vielfachem Widerstand von preußischen, livländischen, Breslauer, Magdeburger und anderen Kaufleuten.[1]) Ihre Höhe betrug durchweg $^{1}/_{240}$ des Warenwertes; die Benennung war unterschiedslos Schoß oder Pfundgeld. Diese außerordentlichen Schosse waren zum Teil ausdrücklich von Köln mitbeschlossen. Sie wurden vom Kontor nicht bloß in Flandern, sondern auch, ohne daß die hansischen Beschlüsse dies ausdrücklich festsetzten, auch auf den Märkten Brabants, in Antwerpen und Bergen op Zoom, den hansischen Kaufleuten abgefordert. Auch von Kölnern und Süderseern und den anderen Hansen wurden sie gezahlt, ohne daß sich ein Widerspruch ihrer Städte dagegen erhob.[2])

Die Ausdehnung der Autorität des Kontors über den hansischen Handel in Brabant erhellt auch aus einer Vergleichung zwischen dem Schiedsspruch einer hansischen Gesandtschaft in Flandern 1435

---

[1]) HR. 2. II n. 236.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 1—9, vgl. n. 663 § 58, 671 § 18.

und des Hansetags 1441 in einem Streit der Kontore zu Brügge und London miteinander. Denn während jener nur die Verschossung der Güter betraf, die aus England nach Flandern gebracht und von dort unverändert wieder ausgeführt wurden, bezog sich dieser auch auf den hansischen Durchgangsverkehr durch Brabant.[1]) Die Vertreter Kölns auf diesem Hansetag stimmten ihm zu, der Hansetag 1447 bestätigte und erneuerte ihn.[2]) Durch die Auszüge aus den Schoßbüchern des Brügger Kontors ist von 1441—1446 Jahr für Jahr die Schoßzahlung von Kölner Englandfahrern und Süderseern in Brabant bezeugt.[3])

Als jedoch 1425 eine hansische Gesandtschaft in Flandern mit Zustimmung der Boten Kölns zur Bestreitung ihrer Unkosten eine neue Abgabe, einen „neuen Schoß“, für die Dauer eines Jahres beschloß, rief die ausdrücklich ausgesprochene Bestimmung, daß er nicht wie der alte auf Flandern beschränkt, sondern auch in Brabant, Holland und Seeland durch das Kontor erhoben werden solle,[4]) sofort den heftigsten Widerstand der westfälischen Städte und Kölns hervor. Sie versagten dem hansischen Beschluß die Genehmigung. Weder in Brabant noch in Holland leisteten die rheinischen und westfälischen, aber auch nach ihrem Beispiel sächsische, preußische, livländische und Hamburger Kaufleute dem Kontor die verlangte Zahlung.[5]) Am 11. November 1426 stellte das Kontor die Erhebung dieses Schosses wieder ein. Der Versuch der lübisch-hansischen Politik, das Recht des Kontors zur Erhebung eines Schosses, wenn auch zunächst nur in einem besonderen Fall und für einen kurzen Zeitraum, offiziell auch auf die anderen Niederlande auszudehnen, scheiterte an dem sofortigen einmütigen Widerstand derjenigen Faktoren innerhalb der Hanse, die in diesen besonders große Verkehrsinteressen hatten.

Da klagte das Brügger Kontor 1447 dem Hansetag zu Lübeck, daß es in der Erlangung von Markt- und Zollfreiheiten für die hansische Kaufmannschaft in Brabant, Holland und Seeland viele Kosten habe, diese aber sich weigere, ihm dort dafür Schoß wie in Flandern zu entrichten. Der Hansetag machte demgemäß die

[1]) HR. 2. I n. 393 § 3, 395, II n. 439 § 40, 41.
[2]) Hans. UB. IX n. 671 § 19, HR. 2. III n. 288 § 71.
[3]) Hans. UB. IX n. 687 § 10—15.
[4]) HR. 1. VII n. 800 § 1—7, Hans. UB. IX n. 671 § 17, vgl. n. 663 § 55.
[5]) HR. 1. VII n. 812, VIII n. 18, vgl. n. 27, 34 § 2, 59 § 6, 7, 391.

Schoßzahlung auch für die hansischen Kaufleute in Brabant und den nördlichen Niederlanden zu einer ständigen Einrichtung. Die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1447/8 in Flandern weilte, verkündete diesen Beschluß am 14. April 1448. Zugleich führte sie zur Deckung ihrer eigenen Unkosten eine Verdreifachung des vom lübischen und preußischen Drittel bisher erhobenen Schosses ein und vereinigte nun, da beide jetzt ebensoviel zahlten wie das livländische, $^1/_{240}$, die drei Drittelskassen zu einer gemeinsamen Kontorkasse.[1]) Während sich aber gegen diese beiden Maßregeln kein Widerspruch erhob, begegnete die Ausdehnung der Schoßpflicht wiederum einem sehr heftigen. Köln berief sich auf seine alten Sonderfreiheiten in den genannten Ländern und wies seine Bürger an, außerhalb Flanderns die Schoßzahlung dem Kontor zu verweigern. Auch die in Antwerpen verkehrenden Preußen und andere Hansen wurden dadurch aufsässig gemacht.[2]) Die hansische Versammlung zu Bremen im Juli 1449 verlangte von Köln Unterwerfung unter den hansischen Schoßbeschluß. Sie räumte ihm aber die Gelegenheit zur Begründung seiner Weigerung ein[3]) und fand darin ein Mittel, die drohende Auseinandersetzung mit Köln vorläufig zu umgehen. Sie mochte hoffen, daß es dem Kontor gelingen werde, gütlich von Fall zu Fall die Kölner einzeln zur Zahlung zu bewegen und damit praktisch doch von ihnen zu erreichen, was ihre Heimat verweigerte.

Die Haltung Kölns war ganz konsequent. Denn bei dem zunehmenden Fernbleiben hansischer Kaufleute von Flandern und dem nachhaltigen Aufschwung ihres Verkehrs in den immer mehr emporblühenden nichtflandrischen Märkten und Häfen wurde die finanzielle Position des Kontors immer schlechter, seine Bedeutung als Zentrale des hansischen Handels in den Niederlanden immer geringer. Gelang es Köln, den Plan des Kontors zu vereiteln und die Unterordnung des hansischen Verkehrs in den anderen Niederlanden unter seine Herrschaft zu verhindern, so blieb dessen Machtbereich auf Flandern beschränkt. Es mußte dann zusammen mit dem Handel Brügges die kommerzielle Zentralstellung des hansischen Kontors und damit der vorherrschende Einfluß der Politik Lübecks

---

[1]) HR. 2. III n. 288 § 96, 349.

[2]) HR. 2. III n. 350, 360—362, 366, 369, 370.

[3]) HR. 2. III n. 546 § 6.

weiter zurückgehen.[1]) Es kam für Köln ferner die Erwägung hinzu, daß sein eigener Handel durch die Ausführung dieses Schoßbeschlusses in viel stärkerem Maße als bisher zu finanziellen Beisteuern für das Kontor herangezogen werden mußte, ohne daß doch der Einfluß Kölns in demselben sich auch nur im geringsten vergrößerte.

Dem wohlüberlegten Schoßplan des Kontors und der hinter ihm stehenden Hansestädte trat ergänzend an die Seite ein anderer Plan. Er bezweckte nichts Geringeres, als die kommerzielle Zentralstellung des Kontors im hansisch-niederländischen Handel festzuhalten durch die Behauptung oder Wiederherstellung Brügges als des ausschließlichen Handelsmittelpunkts der Niederlande. Das Mittel dazu sollte der Stapelzwang in Brügge sein. Der Plan war groß gedacht, er trug den Stempel lübischen Geistes, er schloß sich würdig den kühnen und großen Gesichtspunkten an, nach denen die Politik Lübecks zu arbeiten pflegte.

Der Stapelgedanke war ein altlübischer. Schon als Lübeck der flandrischen Regierung 1253 den Plan der Gründung einer deutschen Kolonialstadt bei Damme am Zwijn vortrug, wollte es die Kaufleute verpflichten, ihre sämtlichen Waren nach dieser neuen Ansiedlung und in ihren Hafen einzuführen, d. h. dort den Stapel ihrer Waren zu halten.[2]) Dieser Plan wurde nicht verwirklicht. Statt dessen machten die aus Lübeck und den ihm anhängenden wendischen und sächsischen Städten herstammenden Kaufleute Brügge selbst zum Stapel ihrer hauptsächlichen Waren. Daraus erklären sich dann zwei Tatsachen. Als um Mitte des 15. Jahrhunderts die Stapelpflicht oder Stapelfreiheit der verschiedenen Waren der hansischen Einfuhr nach den Niederlanden festgestellt wurde, galten die besonderen Ausfuhrartikel Preußens wie Holz, Teer, Pech, Asche, Korn u. a. für stapelfrei und ebenso die Handelsartikel Kölns, voran der Wein.[3]) Diesen sogenannten Ventewaren wurden gegenübergestellt die Stapelwaren, von denen in erster Linie Wachs und Pelzwerk genannt, die insgesamt unter der Bezeichnung „kostbare Güter“ zusammengefaßt und zu denen sonst

---

[1]) Vgl. Stein, i. Hans. UB. IX S. XVf., XXIIf.

[2]) Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 86.

[3]) Hans. UB. VIII n. 150 § 2.

Metalle, Felle, Wolle, Fette, schonische Heringe u. a. gerechnet wurden.[1]) Dies aber waren, vornehmlich Pelzwerk und Wachs, von Anfang an Haupteinfuhrartikel des lübischen Handels von Nowgorod und Livland her, während Metalle, Silber und Kupfer Haupteinfuhrartikel sächsischer Städte nach Flandern waren. Der Nutzen dieser Konzentration wertvoller und begehrter Waren in Brügge wurde von der deutschen Kaufmannschaft so gut wie von Brügge selbst gewürdigt. Jene vermied dadurch einen ungeregelten Wettbewerb mit seiner unvermeidlichen Folgeerscheinung sinkender Preise, behielt den Handel mit diesen Waren sich selbst vor und schloß Fremde davon aus.[2]) Vor allem aber war sie dadurch im Besitz politischer Macht Brügge gegenüber. Brügge aber zog durch den Stapel dieser Waren bei sich andern Handel aus der Nähe oder Ferne in seine Mauern und erlangte jene glänzende Zentralstellung für den allgemeinen Handel, die wiederum auch den Verkehr der deutschen Kaufleute dort und den Absatz ihrer Waren beförderte. So bedang sich Brügge für die großen Vergünstigungen, die es 1309 den deutschen Kaufleuten bei sich erteilte, direkt aus, daß Wachs, Pelzwerk, Kupfer und verschiedene andere Waren auch wirklich nur nach Brügge zum Stapel und nirgends anderswohin gebracht würden.[3]) Und 1323 erzwang Brügge von Graf Ludwig in der Absicht, das aufblühende Sluys zu vernichten, die Feststellung jenes Stapelzwangs, wonach nur Wein, getrocknete Fische, Getreide, Salz, Pech, Teer und Schiffsutensilien in Damme, Hoek und Monnikerede am Zwijn, jedoch nicht in Sluys niedergelegt werden durften.[4]) Diesem Erlaß entsprach es, wenn noch 1399 das hansische Kontor zu Brügge das Löschen von Holz, Teer, Pech, Asche, Korn, Bier, Heringen in Sluys den Seinen verbot und nur in den anderen Zwijnhäfen gestattete.[5]) Das hieß jedoch damals bereits Unmögliches vom Verkehr verlangen. Denn diese Häfen waren nun öde und versandet und Sluys faktisch seit längerer Zeit schon der Hauptseehafen am Zwijn. Auch nahm sich der Herzog alsbald seiner Stadt Sluys an. Den Hamburgern gestattete auf Verlangen

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 3, 199.

[2]) Vgl. HR. 1. VIII n. 1023.

[3]) Hans. UB. II n. 155.

[4]) Hans. UB. II n. 401, vgl. Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 67f., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 95f.

[5]) Hans. UB. V n. 379.

ihrer Heimatstadt das Kontor bis auf weiteres das Löschen ihres Biers daselbst.[1]) Seitdem erwuchs auch in Sluys auf Grund ihres Bierhandels ein Kontor der Hamburger. Vergeblich protestierte Brügge gegen diese Verletzung seines Stapels und gegen den zunehmenden Handel in Sluys.[2])

Zugleich trat die früher schon angedeutete Bewegung ein, daß hansische Kaufleute in schnell zunehmendem Umfang das versandende Zwijn mieden, den Stapel nicht besuchten, sondern ihre Waren außerhalb Flanderns in den auch im Zusammenhang hiermit vorwärtskommenden Verkehrsplätzen Brabants, Hollands und Seelands mit Glück abzusetzen begannen. Zur selben Zeit mußte Brügge gewahr werden, daß noch von einer anderen Seite her seine kommerzielle Zentralstellung untergraben zu werden begann. Mit den Fortschritten des Fremdenverkehrs in Brügge hatte sich dort auch ein gewohnheitsmäßiger Stapel der Landeserzeugnisse, besonders der Tuche, entwickelt. Nicht bloß wurden die flämischen, sondern mit dem Emporwachsen der Tuchindustrie in den Nachbargebieten auch die Tuche Brabants und einiger holländischer Städte auf den Brügger Markt gebracht. Im lübisch-hansischen Verkehr nach dem Ostseegebiet war das flandrische Tuch von vornherein der wichtigste Artikel, die livländischen und russischen Märkte beherrschte er damit ganz. Die Kontrolle, die auf der Brügger Tuchhalle über das Tuch geübt wurde, gewährleistete dem Käufer den guten und soliden Einkauf. Die Reichhaltigkeit des Stapels überhob ihn der Mühe, die Tuchproduktionsstätten selbst aufzusuchen. Für Brügge war der Tuchstapel von höchster Wichtigkeit. Aber die Bedeutung desselben nahm mit dem Rückgang der Tuchindustrie der großen flandrischen und brabantischen Plätze[3]) und dem Aufschwung der englischen und holländischen Tuchmanufaktur fortgesetzt ab. Neue Draperien kamen in kleinen Städten Flanderns und in Holland auf und machten sich wie auch mehr und mehr die drei holländischen Städte Leiden, Amsterdam und Schiedam von dem Herkommen los, ihr Tuch auf die Halle in Brügge zu bringen. Und die Lede waren ebenso ungewiß wie das Kontor und die Hanse, wie sie sich dieser Entwicklung gegenüber verhalten sollten.[4])

[1]) Hans. UB. V S. 194 Anm. 2, n. 504.
[2]) Vgl. HR. 1. V n. 449 § 39, 40, Hans. UB. V n. 1119 u. Zusatz.
[3]) Siehe Band I, S. 351 f.
[4]) Vgl. HR. 1. VI n. 400 § 11, 397 § 23, 556 § 77.

Der Tuchstapel und der hansisch-lübische Warenstapel in Brügge gerieten aus verschiedenen inneren und äußeren Gründen in zunehmenden Verfall. Während des wendisch-nordischen und des wendisch-holländischen Kriegs wurden östliche Güter, namentlich Wachs und Pelzwerk, statt wie herkömmlich zur See nach Brügge, über Land nach Brabant eingeführt und dort zum Schaden der Preise abgesetzt. Und die gleichzeitige hansische Verkehrssperre gegen Flandern hatte ähnliche Wirkungen.[1]) Als dann 1438 zwischen Brügge und der Hanse Frieden geschlossen wurde, verhießen die Älterleute des Kontors, wie Flandern zehn Jahre später wenigstens behauptete, daß die Hansen mit ihren Schiffen und Waren wieder ausschließlich oder doch ganz überwiegend nach Flandern einlaufen sollten, statt nach Amsterdam und anderen nordniederländischen Verkehrsplätzen.[2]) Bei diesem hier nur erst angedeuteten Plan eines Schiffahrts- und Stapelzwangs für den hansisch-niederländischen Verkehr in Brügge, der also alte ehemals natürlich gewesene Verhältnisse wiederherstellen wollte, gingen die Interessen Brügges und der Hanse Hand in Hand. Innerhalb dieser aber war es die Politik Lübecks, die den hansischen Verkehr wieder mehr auf Brügge konzentrieren wollte, und sie benutzte das Brügger Kontor als Sprachrohr dafür.

Auf Antrag des Kontors, den die Boten Lübecks daheim bereits instruiert waren zu unterstützen, beschloß der Hansetag zu Stralsund 1442, daß künftig nur die Tuche im hansischen Handel zugelassen werden sollten, die „nach alter löblicher Gewohnheit“ in Brügge gekauft seien. Außerdem sollte der Einkauf derselben noch auf den freien Märkten zu Antwerpen, Bergen, Ypern, Courtray und Thourout erlaubt sein. Das Kontor setzte die Städte Flanderns und Brabants, sowie Leiden, Amsterdam und Schiedam von diesem Beschluß in Kenntnis und forderte die Hansestädte im Osten auf, auch den Nichthansen bei sich den Verkauf von Tuch nur unter denselben Bedingungen zu gestatten.[3]) Der Hansetag zu Lübeck 1447, der in der Schoßfrage den entscheidenden Beschluß faßte, ging auf dieser Bahn noch erheblich weiter. Er verbot den Hansen

---

[1]) Hans. UB. VI n. 737.

[2]) HR. 2. VII n. 497 § 22.

[3]) HR. 2. II n. 441, 587 § 8, 589 § 1, 594, 608 § 11, 12, 626, 627, 641 § 2, 676, III n. 34.

überhaupt den Ankauf der Tuche, die in Holland und Seeland außerhalb der drei genannten Städte, in Delft, Gouda, Haag, Hoorn, Enkhuysen, Monnikendam und Naarden hergestellt wurden, wegen der ihnen anhaftenden Mängel.[1]) Ferner beschloß er, zurückgreifend auf den 1438 aufgetauchten Plan, daß hansische Güter nur in hansische Schiffe sollten verfrachtet werden. Künftig sollten alle im Osten nach dem Westen befrachteten hansischen Schiffe, wenn sie nicht nach westlichen Hansestädten, nach England oder Schottland bestimmt seien, nach Brügge als dem alten herkömmlichen Stapel des hansischen Verkehrs im Westen segeln bei Strafe von 3 M. Goldes. Schiffe mit Ventegütern blieben von dieser Pflicht befreit.[2]) Auch die zunehmenden verbotenen Reisen und Wege und den Handel an verbotenen Stätten suchte der Hansetag zu unterdrücken.[3]) Die preußischen Städte waren mit dem Stapelzwang einverstanden um des großen Nutzens willen, den er den Kaufleuten zu gewähren verhieß. Nur wünschte der Hochmeister zum Mißvergnügen Lübecks, daß der Zwang zur Benutzung hansischer Schiffe auf den hansischen Stapelverkehr mit Brügge beschränkt werde.[4])

Die Ziele der Politik der Hanse sind deutlich. Sie wollte den niederländischen Tuchhandel wieder in ihre Hand bekommen und dadurch dann ihre alte politische Macht Flandern gegenüber wiedererlangen, um Flandern zur besseren Beobachtung der hansischen Privilegien anhalten zu können. Sie wollte ferner der fortschreitenden Dezentralisation ihres Handels mit den Niederlanden entgegenarbeiten und durch Herstellung der im Schwinden begriffenen Zentralstellung Brügges ihre kommerzielle Macht in den Niederlanden wieder vergrößern. Mit diesem Teil ihres Programms konnten Flandern und Brügge selbst einverstanden sein. Gegen die Beschränkung des holländischen Tuchhandels aber erhoben nicht bloß die bedrohten holländischen Industriestädte Widerspruch. Auch die süderseeischen Städte, voran Deventer im Interesse seiner wichtigen Jahrmärkte, sowie Münster und Nymwegen nebst den westfälischen und niederrheinischen Städten lehnten sich dagegen auf.[5])

[1]) HR. 2. III n. 288 § 83, 84.
[2]) HR. 2. III n. 288 § 79, 80.
[3]) HR. 2. III n. 288 § 25.
[4]) HR. 2. III n. 318 § 2, 3, 319 § 4, 5, 322.
[5]) HR. 2. III n. 345 § 6, 25, 32, 35, 359, 371, 387, 388, S. 323 u. Anm. 1.

Jedoch die Zeit, um die Schoß- und Stapelpläne in die Tat umzusetzen, war wegen der 1451 eintretenden Handelssperre der Hanse gegen Flandern ungünstig genug, vollends da die hansischen Kaufleute in auffallend großer Zahl den Stätten der Residenz des Kontors fernblieben. Gleichwohl behielt die Hanse ihre Ziele im Auge. Wiederholt riefen die Versammlungen der Städte während der langen Dauer der Sperre das Kontor an, jeden Hansen zur Schoßzahlung in Holland, Seeland und Brabant anzuhalten, und stellten ihm dazu ihren Beistand in Aussicht.[1]) Sie verboten den hansischen Kaufleuten zudem die Niederlagen, die sie in Mecheln und überhaupt den Städten der genannten Länder mit Wachs, Pelzwerk, Gold, Silber, Tuchen und anderen Waren hielten. Solche traten ganz besonders in dieser Zeit durch ihre zunehmende Frequenz in die Erscheinung. Nur wo das Kontor residierte, sollten sie ihren Stapel halten.[2]) Bei den Friedensverhandlungen versprachen sich die Hanse und Flandern gegenseitig die Wiederherstellung des Tuch- und Warenstapels in Brügge. Die Hanse wünschte auch, daß Brügge die Nichthansen mit Hilfe des Herzogs nötige, ihr Tuch, soweit herkömmlich, zur Halle in Brügge zu bringen. Das Kontor erneuerte sogleich nach seiner Rückkehr dorthin die Verordnungen von 1442 über den Tuchstapel.[3])

Die Zerrüttung der hansischen Gemeinschaft und Organisation in den Niederlanden war durch die langdauernde Sperre in solchem Grad gesteigert worden, daß die innere Ordnung und Festigung derselben nun die dringendste Aufgabe der Städte und des Kontors war. Durch seinen Vertrag mit Antwerpen vom 6. Dezember 1457 gewann dieses die uneingeschränkte Befugnis, gegen ungehorsame Hansen dort einzuschreiten.[4]) Denn das Kontor mußte erwarten, wenn es nun an die von der Hanse verlangte Durchführung der Schoßbeschlüsse ging,[5]) auf Widerstand und zwar in erster Linie auf den Widerstand Kölns zu stoßen.

Köln ließ schnell keinen Zweifel, welche Haltung es gegenüber

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 19, 94, 161 § 6, Hans. UB. VIII n. 150 § 5, vgl. n. 466.

[2]) HR. 2. IV n. 63 § 7, 458 § 10.

[3]) HR. 2. IV n. 247 § 37, 39, vgl. n. 161 § 15.1; n. 506 § 16, Hans. UB. VIII n. 630.

[4]) Siehe Band I, S. 421f.

[5]) HR. 2. IV n. 506 § 26.

Versuchen der Hanse oder des Kontors einnehmen würde, die auf straffere Konzentration des hansischen Handels und auf Stärkung der Macht des Kontors hinzielten. Köln lehnte das Privileg Antwerpens ab, weil dadurch die Autorität des Kontors dort gestärkt werde, die neuen Zolltarife in Holland,[1]) weil seine Bürger sich bei dem alten Herkommen bisher gut gestanden hätten. Hinsichtlich des Schosses verwies es auf seine besonderen Freiheiten in Brabant, d. h. den von Löwen und Brüssel bekräftigten Vertrag von 1251 zwischen Herzog Heinrich von Brabant und Köln, worin den beiderseitigen Kaufleuten nebst ihren Waren Freiheit von Arrest im Gebiet beider Teile zugesichert war.[2]) Es bestritt der Hanse und dem Kontor das Recht zur Schoßerhebung außerhalb Flanderns, erhob aber zugleich den Anspruch, seine in Flandern gegen hansische Verfügungen verstoßenden Kaufleute selbst in Strafe zu nehmen. In dieser Forderung lag ein Angriff auf die Strafgewalt des Kontors in Flandern selbst, die diesem bisher noch von keiner Seite bestritten worden war.[3]) Antwerpen lehnte Kölns Verwahrung gegen seinen Vertrag mit dem Kontor durch den Hinweis ab, daß die Kölner weit mehr die hansischen als ihre alten besonderen Freiheiten bisher in Anspruch genommen hätten. Die süderseeischen und westfälischen Städte verhielten sich dem beginnenden Streit gegenüber zurückhaltend und abwartend.[4])

Die Kölner wie auch andere hansische Kaufleute verweigerten auf dem Pfingstmarkt 1458 in Antwerpen dem Kontor den geforderten Schoß. Köln deckte sich den Rücken, indem es den Herzog von Burgund, die Städte Brügge und Bergen op Zoom und den Herrn der letzteren, Jan van Glimes, um Schutz und den Kanzler von Brabant um einen herzoglichen Geleitsbrief für seine Kaufleute zum Besuch des bevorstehenden Herbstmarktes in Antwerpen anging.[5]) Köln erreichte seinen nächsten Zweck, aber es verletzte eins der wichtigsten hansischen Statuten, indem es in diese gänzlich innerhansische Angelegenheit fremde Mächte hineinzog.[6])

Auch Lübeck gegenüber begründete Köln seinen Standpunkt,

[1]) Siehe Band I, S. 437.
[2]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XXIII f.
[3]) HR. 2. IV n. 621, 622.
[4]) HR. 2. IV n. 623—630, 635, Hans. UB. VIII n. 628, 731.
[5]) Hans. UB. VIII n. 1262, 733, 737, HR. 2. IV n. 631—633, 636.
[6]) HR. 2. IV n. 637, Hans. UB. VIII S. 463 Anm. 2.

indem es vor allen Dingen hervorhob, daß es seine Zustimmung zu dem Schoßbeschluß von 1447 nicht gegeben, und wenn seine Gesandten damals demselben zugestimmt, sie keine Vollmacht dazu gehabt hätten. Lübeck und die anderen Städte beantworteten dies lediglich damit, daß sie dem Kontor den Schoßbeschluß und die anderen Anweisungen bestätigten.[1]) Beide Parteien prozessierten Pfingsten 1459 in Antwerpen vor dem Kanzler und herzoglichen Rat von Brabant. Hier erreichte Köln durch seinen heftigen Widerstand gegen die auch nach dem Urteil der Brabanter besser begründeten Forderungen des Kontors und durch unehrliche Mittel, daß der Kanzler und Antwerpen dem Kontor verboten, die Kölner wegen Nichtzahlung des Schosses zu belangen. Ermutigt durch dieses Verbot widersetzten sich nun auch viele andere Hansen, namentlich rheinische und süderseeische Kaufleute, der Schoßzahlung. Das Kontor mußte abermals auf die Durchführung der Schoßerhebung gegenüber den Kölnern verzichten.[2])

Aber auch jetzt vermochten die schönen Mahnworte, mit denen Köln den Segen des Zusammenhaltens und den Fluch der Gleichgültigkeit gegen das Gemeinwohl vorstellte, die süderseeischen und westfälischen Städte nicht, aus ihrer Reserve herauszutreten. Der Widerspruch zwischen jenen Worten Kölns und seinem eigenen Verhalten der Hanse gegenüber war doch allzu auffällig.[3]) Dortmund gab Köln sogar unzweideutig seine Mißstimmung über seine Auflehnung gegen das Kontor und die Hanse zu erkennen, seine eigenen Kaufleute hätten keine Klage über den Schoß zu führen.[4]) Die starke Zurückhaltung beider Gruppen hing aber ohne Zweifel auch damit zusammen, daß ihre Handelsbeziehungen sich in erster Linie auf Holland und Seeland erstreckten. Dort hatte das Kontor anscheinend noch keine Anstalten gemacht, den Beschluß der Hanse zur Geltung zu bringen. Hamburg aber suchte bereits seinen Verkehr mit Holland, seine Sonderhanse in Amsterdam, von der Schoßzahlung zu befreien. Während es mit den anderen Städten

---

[1]) HR. 2. IV n. 639, 673, 710, 721—724.

[2]) HR. 2. IV n. 710, 721, 731—741, vgl. VI n. 257, 263, Hans. UB. VIII n. 787 u. Anm. 2, 802. Stein i. Hans. UB. IX S. XXV.

[3]) HR. 2. IV n. 742—744, 746, Hans. UB. VIII n. 827—829 u. Anm. 1, 835 u. Anm. 3.

[4]) HR. 2. V n. 49.

zusammen Kölns Ansprüche bekämpfte, stellte es doch ebenso wie Köln seine eigenen Sonderrechte über das Allgemeinwohl.[1])

Zudem begann nun Köln mit offenbarer Absichtlichkeit von dem hansischen Westen als seinem oder dem Kölner, dem kölnisch-süderseeischen Drittel zu sprechen.[2]) Das war durchaus unrichtig, denn in dem preußisch-westfälischen Drittel der Organisation des Brügger Kontors, das es mit jener Bezeichnung umschrieb, hatte es ja selbst nebst den rheinischen Städten den allergeringsten Einfluß. Und ebenso falsch war es daher, wenn Köln dem Brügger Kontor gegenüber von sich nebst seinen Drittelsstädten als seinen Mitobersten sprach, die ihm zu gebieten hätten.[3]) Was dem Londoner Kontor gegenüber von seiten Kölns wohlberechtigt war, das war dem Brügger Kontor gegenüber unhistorisch und unberechtigt. Dort hatten die Hansestädte das Kontor auf den von Köln gelegten Grundlagen auf- oder an diese angebaut, hier jedoch hatten sie es im Gegensatz zu Köln errichtet.

Das Kontor aber wurde nun von Köln mit Erfolg durch direkte Verhandlungen hingehalten. Köln wollte Zeit gewinnen und sich der Schoßzahlung weiter entziehen. Aber die Aufsässigkeit der anderen Hansen in Brabant gegen den Schoß wurde dadurch bedeutend vermehrt. Selbst in Flandern begannen Kölner ihn zu verweigern. Und als das Kontor Köln ankündigte, daß es auf dem Pfingstmarkt 1460 den Schoß von allen, auch von seinen Kaufleuten einfordern werde,[4]) verweigerten die Kölner und Nymwegener - dem Kontor charakteristischerweise überhaupt jeden Gehorsam in Brabant. Der geringe Rückhalt, den das Kontor bei seinem Vorgehen an Antwerpen selbst fand, sowie die zum äußersten entschlossene Haltung seiner Gegner legten ihm abermals Zurückhaltung auf.[5]) Auch der Versuch des Kontors, durch großes Entgegenkommen, sehr weitgehende Befreiung von der Zahlung überhaupt, den hansischen Westen für die prinzipielle Anerkennung seines Rechts zur Schoßerhebung außerhalb

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 872.

[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 742, 750, 752, V n. 43, 45 u. a., Hans. UB. VIII n. 1070 § 5, 9, 13, Stein das. IX S. XXVII.

[3]) HR. 2. V n. 779.

[4]) Hans. UB. VIII n. 904, 927, HR. 2. V n. 38—43.

[5]) Hans. UB. VIII n. 935.

Flanderns zu gewinnen, schlug fehl.[1]) Da schien in den folgenden Jahren die Schoßangelegenheit im Sande zu verlaufen. Gegen Ungehorsame Gewalt zu gebrauchen, trug das Kontor Bedenken. Die Hanse gewährte ihm keine aktive Unterstützung. Jedoch verzeichnen die Schoßbücher des Kontors fast Jahr für Jahr auch nach 1449 Zahlungen rheinischer und süderseeischer Kaufleute auf den Märkten von Brabant.[2]) Der Schoß wurde also selbst von einem Teil dieser mehr oder minder gutwillig entrichtet, und noch viel mehr wird dies von seiten anderer hansischer Kaufleute dort geschehen sein.

So unbefriedigend für das Kontor diese inneren Streitigkeiten waren, so wenig günstig entwickelte sich trotz des Friedensschlusses sein Verhältnis zu Flandern. Die englisch-französische Feindschaft bestand weiter, und der neunjährige Stillstand zwischen England und Burgund vermehrte daher die Abneigung Frankreichs gegen Burgund und verschärfte ihren Gegensatz. Der Seeraub blühte im Westen wie in den schlimmsten Zeiten. Vor den verkehrsreichsten Punkten der niederländischen Küsten, dem Zwijn, der Wielinge und den Eingängen zur Südersee Marsdip und Vlie, trieb er sein Unwesen, und die französischen Piraten hatten es noch immer wegen der Wegnahme des königlichen Holks durch die Bremer im Jahre 1446 besonders auf die Hansen abgesehen. Auch die Ausführung der Friedensbestimmungen von seiten Burgunds und Flanderns vollzog sich nicht in der von der Hanse erwarteten Weise. Die vom Herzog ernannten Kommissare versahen ihr Amt der Rechtsprechung nicht, waren nicht anwesend. Die drei anderen Lede sträubten sich trotz aller Verhandlungen und Vorstellungen Brügges, die von diesem zunächst allein den Hansen besiegelten Verpflichtungen und Zusagen zu genehmigen und mit auf sich zu nehmen.[3]) Noch war die 1438 der Hanse von den Leden zugestandene Summe von 8000 ℔. grote nicht voll ausbezahlt. Eher konnte an die Abtragung der 1457 bewilligten 2000 ℔. nicht gedacht werden, und tatsächlich waren diese

---

[1]) HR. 2. V n. 159, 161, 208, 211 § 4—6, vgl. Hans. UB. VIII n. 1070. Therstappen, Köln und die niederrheinischen Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse i. d. 2. Hälfte des 15. Jahrh., S. 56 Anm. 4, Stein i. Hans. UB. IX S. XXVII.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 16ff.

[3]) Hans. UB. VIII n. 659 Zusatz, 756 Zusatz, HR. 2. IV n. 668, 739

1490 noch nicht bezahlt.[1]) Gent schob die im Frieden festgesetzte Aufhebung der Akzise auf hamburgisches Bier immer wieder hinaus. Aber auch Brügge hielt, wie das Kontor klagte, dem Kaufmann nur, was es wollte. Die Vorstellungen der Hanse bei Brügge und den Leden über die Nichtvollziehung der Friedensbestimmungen fruchteten nichts. So war die Rechtsstellung der hansischen Kaufleute in Flandern auch nach der Herstellung des Friedens fortdauernd unsicher.

Aus diesem und anderen Gründen blieb der Zustand des Fremdenverkehrs in Flandern, nicht bloß des hansischen, fortdauernd gedrückt. In den Jahren 1460 und 1461 beschäftigten sich die Lede wieder einmal mit der Frage, wie die Verschlammung des Zwijn verhindert, die Einfahrt der Schiffe in dasselbe erleichtert werden könne.[2]) Russisches Pelzwerk fand in Brügge keinen rechten Absatz, erzielte keine Preise.[3]) Das Brügger Kontor beschwerte sich bei Lübeck über Nachlässigkeiten in der dortigen Wachswrake, durch die ein schlechtes Licht auf die deutsche Kaufmannschaft falle. Die Hanse ermahnte daraufhin 1461 Breslau, Posen, Krakau und Lemberg, bei sich die Güte des Wachses genau zu kontrollieren.[4]) Andererseits fragten die Russen nach flämischem Tuch nichts nach, die Preise desselben im Osten waren daher sehr niedrig.[5]) Auch daran war die Handelssperre schuld. Denn wegen ihrer langen Dauer mußte das Monopol, das die flandrischen Tuche von alters in Livland und Rußland besessen hatten, aufgegeben, die Einfuhr der zu ihren-Gunsten bisher verboten gewesenen englischen Tuche von der Hanse zugelassen werden. Und nach 1457 ließ sich nicht sogleich ohne Schaden für den hansischen Handel das Verbot der englischen Tuche im livländisch-russischen Handel wiederherstellen. Erst der Hansetag zu Hamburg 1465 erneuerte es mit Ausnahme der von alters nach Livland und Rußland gehandelten Arten Kersey und Stockbreit.[6]) Deshalb aber war es um die Ausfuhr flämischen Tuchs durch Hansen auch nach 1457

---

[1]) HR. 3. II n. 292 § 2, 293.

[2]) Priem, Documents etc. 2. Ser. II S. 99, 101.

[3]) Vgl. Stein, Handelsbriefe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 101.

[4]) HR. 2. V n. 113, 121 § 12, 141, vgl. n. 712 § 42, 721.

[5]) Vgl. Stein, Handelsbriefe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 75 f., 90 f., 91 f., 101, 104, 106.

[6]) HR. 2. IV n. 562, 568 § 3, 644, V n. 70, 101 § 9, 712 § 46.1, 744 § 6.

bis mindestens 1465 schlecht bestellt. Lübeck erklärte geradezu einmal dies für einen Grund, weshalb Flandern ihnen ihre Privilegien nicht halte.[1])

Allerdings gaben die Fläminger fortgesetzt ihren getäuschten Erwartungen auf den Wiederaufschwung des hansischen Handels in bitteren Worten Ausdruck. Das Kontor mußte sich von ihnen sagen lassen, wäre der hansische Kaufmann nicht im Lande, so würde man ihn überhaupt nicht wieder hereinlassen, denn er bringe dem Lande keinen Profit und halte ihm nicht, was ihm gelobt worden sei.[2]) Es lag viel Wahrheit in ihren Vorwürfen über den flauen Handel, den geringen Besuch der hansischen Kaufleute in Flandern. Diese waren durch die Handelssperre ganz besonders nachdrücklich auf die außerflandrischen Verkehrsplätze hingewiesen worden. Sie verspürten nach dem Frieden keine Neigung, diese sogenannten wilden Läger in Antwerpen, Mecheln, Amsterdam, Middelburg, Veere und anderswo zu räumen und wieder nach Brügge überzusiedeln. Die Stapelpolitik des hansischen Kontors hielt sie vollends von Brügge fern. Selbst zahlreiche flandrische Fabrikanten zogen es vor, ihre Waren über die Landesgrenze nach Antwerpen und Bergen op Zoom zu senden. Sie fanden hier namentlich an den Holländern gute Abnehmer, die sie nach Amsterdam führten, und da sie in den burgundischen Ländern frei von Zöllen und Abgaben waren, billiger dort verkaufen konnten, als sie in Brügge selbst zu haben waren.[3]) Als Tuchmarkt, als Handelsplatz für Speditions- und Kommissionsgeschäfte erlangte Amsterdam auch für die hansische Kaufmannschaft eine stets wachsende Bedeutung. Es nützte sicher nicht viel, daß die Hanse 1461 und 1462 die Beschlüsse über Tuch- und Warenstapel in Brügge, über die Zentralstellung und Autorität des Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft in den gesamten Niederlanden und über die Schoßerhebung bestätigte und das Kontor zur Bestrafung derjenigen ermächtigte, die den Schoß und die Übersiedlung nach Brügge an den Ort des Stapels verweigern würden. Obendrein wußte Hamburg in beiden Richtungen durchzusetzen, daß der Verkehr der

---

[1]) HR. 2. V n. 70.

[2]) HR. 2. V n. 234, vgl. IV n. 710, 721, 739, Hans. UB. VIII n. 1205, IX n. 59.

[3]) HR. 2. V n. 717 § 17, 800 § 21; vgl. Hans. UB. VIII n. 1205.

Seinen in Holland unangetastet blieb. Es half dem Kontor nichts, daß es die Hanse aufs ernstlichste auf die schädliche Wirkung hinwies, die eine solche Ausnahme im hansischen Westen hervorrufen müsse, daß es sogar damit drohte, sich auflösen, der Hanse die Privilegien, Rezesse, Ordonnanzen, Rechnungsbücher, Kleinodien und sonstiges Inventar übergeben zu wollen.[1])

Aber auch Nichthansen hielt die Krisis des Handels in Flandern von Brügge fern und führte sie nach anderen Orten. Portugiesen und Venetianer wandten sich 1459 mit ihren Galeeren und Waren nach Antwerpen, obzwar noch 1450 Herzog Philipp Brügge in der Behauptung seiner Zentralstellung zu fördern gesucht hatte, indem er den Venetianern bei Bestätigung ihrer Freiheiten in Brügge die Verpflichtung auferlegt hatte, ihre Schiffe nur nach Sluys einlaufen zu lassen, also in Brügge ihren Stapel zu halten.[2])

So blieb es. Nahrung und Kaufmannschaft der Hanse gingen in Flandern zugrunde, weil, wie das Kontor 1465 Lübeck und Hamburg klagte, niemand ihm mehr gehorsam sei.[3]) Seine Finanzlage blieb schlecht. Die alten Schulden drückten. Es mußte sich von seinen Mitgliedern Geld vorstrecken lassen. Es lud neue Schulden auf sich, indem es trotz aller Hindernisse, die ihm seine inneren und äußeren Verhältnisse bereiteten, umsichtig und tätig den hansischen Verkehr im Westen förderte. So durch die Erwerbung des Privilegs in Frankreich von König Ludwig XI. 1463 und 1464, durch die Verlängerung des Vertrages mit Spanien Anfang 1460, durch Erwerbung von Sicherheit für den hansischen Handel vom Herzog von Bretagne, durch die Verlängerung des Stillstandes zwischen den wendischen Städten und den Holländern 1461.[4]) Nachdrücklich und ebenfalls erfolgreich vertrat das Kontor auch im näheren Umkreis Antwerpen und Bergen op Zoom gegenüber die von beiden mißachteten hansischen Rechte.[5]) Durch die Drohung mit dem Abbruch des hansischen Verkehrs bewirkte es, daß Herr Jan van Glimes der Hanse 1464 für die Dauer von zehn Jahren in Bergen

---

[1]) HR. 2. V n. 121 § 5, 8, 9, 20 u. Anm. 6, vgl. n. 87, 122, 123; n. 140, 141, 229, 233, 234.

[2]) Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, III S. 211, HR. 2. IV n. 721, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 260.

[3]) HR. 2. V n. 705.

[4]) Siehe Band I S. 469 f., 463, 439.

[5]) HR. 2. V n. 211 § 3, vgl. Hans. UB. VIII n. 1153, 1156, 1169.

Freiheiten erteilte, darunter auch wie in dem Antwerpener Freibrief das Recht zur Verfolgung und Gefangensetzung widersetzlicher Hansen, wozu er ihr seinen und seiner Beamten Beistand verhieß.[1]) Auch den hansischen Klagen über Erhöhungen von Zöllen zu Gouda und Geervliet vermochte das Kontor 1462 gerecht zu werden.[2])

Andererseits ging das Kontor einer Verwicklung in den wendisch-holländischen Gegensatz gleichfalls im allgemeinen hansischen Interesse vorsichtig aus dem Weg. Im Auftrag der wendischen Städte führte es die durch den Stillstandsvertrag von 1461 vorgesehenen Verhandlungen mit den Holländern Pfingsten 1463 in Groningen. Die hansischerseits vorgebrachten Klagen über neue dem Vertrag widersprechende Zölle und Abgaben in Arnemuyden, Middelburg, Amsterdam und anderes waren nicht unerheblich. Das Ergebnis der Verhandlungen war wie das aller früheren. Beide Teile scheuten sich, ins Detail der Beschwerden einzutreten. Aber die Holländer waren in ihrem durch den starken wirtschaftlichen Aufschwung sehr gesteigerten Selbstbewußtsein anscheinend noch weniger zu einem Entgegenkommen geneigt als die wendischen Städte.[3]) Andererseits lehnten diese das wiederholte Verlangen des Herzogs nach einer neuen Tagfahrt trotz seiner Drohungen schließlich in so schroffer Form ab, daß das Kontor die Überreichung dieses Schreibens unterließ. Es begründete dies Verhalten den Städten gegenüber damit, daß es nicht bloß zur Vertretung der wendischen Städte und ihrer Interessen, sondern der ganzen Hanse bestellt sei und sich deshalb in keinen Konflikt einzelner Städte oder Gruppen mit der Landesherrschaft hineinziehen lassen dürfe. Es bewirkte dadurch wenigstens, daß die wendischen Städte ihre Ablehnung in eine höflichere Form kleideten.[4]) In der Sache selbst hielt freilich auch das Kontor es für aussichtslos, mit den Holländern zu einem friedlichen Austrag zu kommen, denn die Holländer strebten nur darnach, den hansischen Kaufmann, wo sie könnten, zu beeinträchtigen.[5])

Dies Bestreben der Holländer mußte damals besonders die

---

[1]) Hans. UB. IX n. 43, 49, 51, 54, 55, 61, 62, 67, 73, 74; n. 66 u. Anm. 1, 671 § 10, HR. 2. V n. 717 § 14.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1205, 1210.

[3]) Hans. UB. VIII n. 1255, IX n. 12, HR. 2. V S. 218 ff.

[4]) HR. 2. V n. 330, 331, 520—523, 528—535, Hans. UB. IX S. 12 Anm. 2, n. 41 u. S. 20 Anm. 1, n. 144, S. 97 Anm. 1.

[5]) HR. 2. V n. 528.

Hansestadt Deventer erfahren. Ihre blühenden jährlichen Messen erfreuten sich seit lange höchsten Ansehens nicht bloß bei der Kaufmannschaft der umliegenden Gebiete, Hollands, Gelderns und besonders Westfalens, die dort ihren Austausch untereinander vollzogen, sondern sie übten bis tief nach Mitteldeutschland hinein Anziehungskraft aus.[1]) Nicht nur für die Produkte der holländischen Viehwirtschaft, besonders Butter, war Deventer der Hauptmarkt. Die Kaufleute von Leiden stellten hier in eigner Halle die Tuche ihrer heimischen Industrie zum Verkauf aus.[2]) Störungen des Verkehrs nach Deventer, wie z. B. durch die Utrechter Bistumsfehde in den zwanziger Jahren oder durch die münstersche Stiftsfehde in den fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts wurden jedesmal von der Kaufmannschaft im Westen als empfindliche kommerzielle Schädigungen gespürt. Aber auch rivalisierende Bestrebungen machten sich geltend. Zütfen namentlich suchte den Verkehr von Deventer ab und auf seine eignen Jahrmärkte und besonders die Holländer dorthin zu ziehen.[3]) Aber die Holländer selbst strebten mit wachsender kommerzieller Selbständigkeit seit den fünfziger Jahren sich der Abhängigkeit von den Deventerer Messen zu entziehen, die Funktionen dieser selbst zu übernehmen. Als Deventer auf seinem Johannismarkt 1463 den Holländern den Butterhandel wegen vielbeklagter mangelhafter Lieferungen der Ware verbot, nahmen diese den Fehdehandschuh auf. Die holländische Regierung untersagte den Besuch der Märkte von Deventer, die Holländer brachten ihre Waren nach Harderwijk.

Charakteristisch aber war das Verhalten der rheinischen und süderseeischen Städte, die Deventer zu dem Butterverbot erst angeregt hatten durch die Versicherung, sich ihm darin anschließen zu wollen. Mit schmerzlicher Empörung mußte Deventer alsbald wahrnehmen, daß sie das Gegenteil taten. Namentlich die Kölner kümmerten sich nicht darum.[4]) Seine Nachbarstädte aber, besonders rücksichtslos Zütfen, bemühten sich obendrein, aus Deventers Schaden Vorteil für ihren Handel zu ziehen, den holländischen Verkehr auf ihre Märkte zu lenken.[5]) Selbst die Westfalen

---

[1]) Hans. UB. VIII S. 317 Anm. 1.

[2]) Blok, Eene holl. Stadt etc. II S. 324, Hans. UB. IX S. 78 Anm. 2.

[3]) Hans. UB. VI n. 322 u. Anm. 3, 323.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1256, 1257, IX n. 4 u. Anm. 1, 11 u. Anm. 6.

[5]) Hans. UB. IX n. 189 u. Anm. 2, 199, 200.

behielten sich Deventer gegenüber die Freiheit des Einkaufs holländischer Waren auf dem Maimarkt in Zütfen und dem Michaelismarkt in Zwolle vor.[1]) Den Vorteil hatten schließlich, eben wieder wegen der Uneinigkeit und des mangelnden Gemeinschaftsgefühls unter den westlichen Hansestädten, die Holländer selbst. Sie fanden auch ohne den Besuch Deventers Abnehmer ihrer Waren im hansischen Westen, und die hansischen Kaufleute des Westens kamen wegen des Zerwürfnisses wahrscheinlich häufiger als früher nun direkt nach Holland selbst.[2]) Deventer aber war vor allem gegen Köln in eine sehr gereizte Stimmung gekommen. Waren die westfälischen Städte schon von vornherein nicht willens gewesen, Köln und den rheinischen in dem Schoßstreit gegen die Hanse zu folgen, so war nun zu erwarten, daß auch Deventer kein eifriger Anhänger Kölns in dieser Frage sein oder werden würde.

Jahrelang hatte der Schoßstreit geruht und waren die Stapelerlasse der Hanse von ihren Kaufleuten sehr mißachtet worden. Erst der Hansetag zu Hamburg im September und Oktober 1465 nahm sich der Angelegenheit der Hanse in den Niederlanden wieder ernstlicher an. Der Stapel in Brügge sollte von den hansischen Kaufleuten besucht, die wilden Läger außerhalb Flanderns sollten von ihnen aufgegeben werden. Nur den Hamburgern blieb auf Grund ihrer besonderen Freiheiten der Verkehr in Holland gestattet. Die Stapelpflicht für niederländische Tuche wurde auf alle in den nördlichen Niederlanden hergestellten ausgedehnt. Der langwierige Streit zwischen Leiden und dem Haag über die Tuchanfertigung wurde zugunsten Leidens entschieden und die Haager Tuche wurden im hansischen Handel verboten. Das alte Verbot der Sendung von Waren, ausgenommen Ventegüter, durch Hansen an Nichthansen im Ausland wurde erneuert.[3]) Außerdem wurden ungeachtet des Protestes, den die Boten von Köln, Nymwegen und Wesel dagegen erhoben, die früheren Schoßbeschlüsse bekräftigt.[4]) Damit wurde der Schoßstreit abermals aufgefrischt und fortan mit schnell wachsender Heftigkeit geführt.

---

[1]) Hans. UB. IX n. 152, vgl. n. 137 u. Anm. 2—4, 138 u. Anm. 1.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 346 u. Anm. 2, 702 § 1, 3.

[3]) HR. 2. V n. 703, 712 § 15—17, 22, 717 § 23, 718, 725, 728, 729, 744, Hans. UB. IX n. 230 u. Anm. 2.

[4]) HR. 2. V n. 712 § 39—41, 717 § 1—7, 10—12, Hans. UB. IX n. 628, 663 § 68—70, 671 §§ 23, 115.

Die Forderung der Hanse, daß alle brabantischen und nordniederländischen Tuche zum Stapel in Brügge geschafft werden sollten, machte das Kontor aus besonderen Gründen politischer Natur nicht geltend. Es verkündete nur, daß alle in Flandern hergestellten ausschließlich nach Brügge und außerdem nur auf die Märkte zu Ypern und Thourout, also in keinem Fall über die Grenzen Flanderns hinaus zum Verkauf geführt werden sollten. Es sollte hierdurch vor allem den Holländern der Handel mit den flämischen Tuchen gelegt werden, da in Brügge die Hansen Abgabenvorzüge vor ihnen genossen.[1]) Nichtflandrische Tuchindustrien aber suchte das Kontor anscheinend durch Sonderverträge an sich zu fesseln.[2])

Diese Ordonnanzen der Hanse und des Kontors waren aber offenbar Eingriffe einer fremden Handelsmacht in die inneren wirtschaftlichen Angelegenheiten des burgundischen Reichs. Wie Dendermond, wie das stiftutrechtsche Deventer Einspruch dagegen erhoben,[3]) so sah namentlich Antwerpen mit Recht eine schwere Schädigung seiner eigenen kommerziellen Interessen in dem Verbot der Ausfuhr flandrischer Tuche auf die Nachbarmärkte. Es verband aber mit seinem Protest zugleich einen Angriff auf die hansische Stapelpolitik überhaupt, denn es begehrte die Abschaffung auch des Stapelzwangs für die hansischen Waren in Brügge. Es wollte sich also auch den ständigen Verkehr der Hansen, der sich bei ihm eingenistet hatte, nicht entreißen lassen. Es wollte werden, was Brügge seit Jahrhunderten war, ein ständiger Markt für die Kaufmannschaft statt eines nur periodisch besuchten.[4]) Durch den Wiederausbruch der Feindschaft Bremens gegen Antwerpen erfuhr die gegenseitige Gereiztheit zwischen Antwerpen und der Hanse gerade jetzt eine weitere Verschärfung.[5]) Da auch das Kontor und die Hanse über mancherlei Verletzungen der Privilegien durch Antwerpen zu klagen hatten,[6]) so war, als der Pfingstmarkt 1466 herannahte, das Verhältnis zwischen der Stadt und der Hanse durchaus kein gutes.

---

[1]) HR. 2. V n. 743, 744, vgl. n. 712 § 14.4, 717 § 16, 800 § 21, Hans. UB. IX n. 229 § 1, 2, 234.

[2]) Hans. UB. IX n. 260, 274, vgl. S. 161 Anm. 4.

[3]) HR. 2. III n. 345 § 18, V n. 777.

[4]) HR. 2. V n. 795, 800 § 20, vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XIII, XXVIII.

[5]) Vgl. Band I, S. 422.

[6]) HR. 2. V n. 712 § 20.11, 21, 717 § 14, 15, 21, 727, vgl. n. 772—775, 778, 800 § 5—15, Hans. UB. IX n. 264.

Bereits hatte das Kontor auf dem Ostermarkt zu Bergen die Einforderung des Schosses begonnen und Kölner, die die Zahlung verweigerten, arrestieren lassen. Auf dem Pfingstmarkt in Antwerpen tat es dasselbe. Aber sowohl das Gericht von Antwerpen wie auch der Stadtherr von Bergen op Zoom nahmen für Köln Partei und erkannten auf Genuß der Marktfreiheit für die Kölner.[1]) An beiden Stellen war die Aktion des Kontors dadurch abermals lahmgelegt. Das Kontor fühlte sich in der Wahrnehmung seiner vertragsmäßigen Rechte durch Antwerpen schwer verletzt, seines schneidenden Schwertes zur Bestrafung Ungehorsamer, wie es klagte, beraubt. Es hielt die Umstände für sehr günstig, um ein Verbot der Antwerpener Märkte bei der Hanse zu beantragen, denn die Dinanter und die Lütticher würden durch ihren Krieg mit Burgund, die Süderseer durch den Krieg zwischen den Herzögen von Kleve und Geldern, die Kölner durch den drohenden Ausbruch eines Krieges zwischen den Herzögen von Geldern und Jülich-Berg, die Engländer durch das Verbot ihrer Tuche, die seefahrenden Nationen durch den neuen schweren Zoll auf der Hunte ohnehin am Besuch Antwerpens gehindert.

Die Hansestädte, die Ende Juli 1466 in Lübeck tagten, bewilligten das geforderte Verbot, erklärten sich mit der Politik des Kontors und der Fortsetzung derselben durchaus einverstanden und gaben ihm freie Hand, gegen die Kölner nach seinem Ermessen zu verfahren.[2]) Aber damit nicht genug. Sie riefen die Hilfe des Herzogs von Burgund selbst an, nicht in einer innerhansischen Angelegenheit, wie es einst Köln getan, sondern lediglich gegen seine Stadt Antwerpen, baten ihn, diese zur Beobachtung der hansischen Freiheiten, mit anderen Worten zur Zurücknahme ihres Gerichtsspruchs anzuhalten.[3]) Jedoch durch diese Anrufung des Herzogs erhielt auch die Streitsache zwischen Köln und dem Kontor die entscheidende Wendung. Denn Herzog Philipp hob zwar das Urteil Antwerpens auf und begehrte von der Stadt die Beobachtung des Vertrags von 1457, aber den Streit selbst zwischen

---

[1]) HR. 2. V n. 779 u. Anm. 1, 800 § 3, Hans. UB. IX n. 278, 286, 326, 336, vgl. Stein das. S. XXVIII, Therstappen, Köln u. die süders. Städte usw. S. 75f.

[2]) HR. 2. V n. 794 § 1—4, 6—8, 795, 796, 798, vgl. n. 800 § 17, Hans. UB. IX n. 320 u. Anm. 2.

[3]) HR. 2. V n. 797, VI S. 9 Anm. 2.

Köln und dem Kontor betrachtete er dadurch nicht als erledigt, sondern zog ihn nun vor sein Forum und lud beide Parteien auf den 1. Dezember 1466 vor sich.[1])

Als die Hanse den Herzog gegen Antwerpen anrief, lag der Thronfolger und Regent Graf Karl im August 1466 gerade vor Dinant. In wenigen Tagen zerschoß die burgundische Artillerie die Mauern. Die Stadt wurde niedergebrannt. Es war das erste Schauspiel der Vernichtung eines blühenden, industriereichen Gemeinwesens, das dieser furchtbarste Städte- und Bürgerfeind unter den Fürsten des Mittelalters der Mitwelt bot. Möglicherweise fiel die burgundische Entscheidung gegen Antwerpen auch deshalb für Köln ungünstig aus, weil man es dort im Verdacht hatte, den Städten des feindlichen Lütticher Landes Vorschub zu leisten. Jedenfalls wurde Köln durch diese Wendung in dem Streit mit dem Kontor besorgt gemacht. Leicht konnte die weitgreifende Verflechtung der burgundischen Politik in die Verhältnisse der niederrheinischen Territorien zu einer Machtgruppierung führen, in der Köln als Feind Burgund gegenüberstand. Auch als es daher vom herzoglichen Rat einen Aufschub der Entscheidung bis zum Juni 1467 erlangte, blieb ihm die Einmischung des Herzogs höchst unbequem. Jedoch Kölns Bemühungen, vom Herzog die Rückverweisung des Prozesses an die Hansestädte zu erlangen, wohin derselbe billigerweise gehöre, waren trotz aller Bestechungen einflußreicher Hofleute vergeblich. Denn einerseits wollten die Mitglieder des großen Rats von Burgund sich einen solchen Prozeß, der bei dem Reichtum Kölns für sie recht einträglich zu werden versprach, nicht entgehen lassen. Andererseits besaß durch ihn die burgundische Politik ein Mittel, um auf Köln Druck ausüben zu können. Der große Rat vertagte die Erledigung des Streits von einem Termin zum anderen.[2])

Angesichts dessen suchte Köln die Bedingungen des Kontors für einen Friedensschluß zu erforschen. Dieses erklärte sich befriedigt, wenn Köln die Schoßentrichtung seiner Bürger durch eine jährliche Zahlung von 4—500 Gulden ablösen wolle.[3]) Inzwischen

[1]) Hans. UB. IX n. 319, vgl. n. 302, Stein das. S. XXIX.
[2]) Hans. UB. IX n. 340 u. Anm. 1, 343, 359, 364, 367, 370, 372—375, Stein das. S. XXIX f., XXXI, XLI.
[3]) Hans. UB. IX n. 372, 375.

sah aber Köln sein Verhältnis zu verschiedenen Machtfaktoren immer günstiger werden. Antwerpen ergriff, schwer gereizt durch das hansische Verkehrsverbot, seine Partei.[1]) Herzog Karl der Kühne und die einflußreichen Personen seiner Umgebung waren, wie Köln zuverlässig erfuhr, ihm wohlgesinnt. Da ließ es endlich jeden Gedanken an eine Verständigung mit dem Kontor fallen und führte in wenig würdiger Weise den offenen Bruch mit ihm herbei. Weitere Verhandlungen mit Köln wies das Kontor nun mit vollster Entschiedenheit unter Drohungen gegen Hermann von Wesel, der seine Beamten durch Schmähungen und Verdächtigungen schwer in ihrer Ehre gekränkt hatte, von der Hand.[2])

Tief verflochten in die politischen Verhältnisse der niederrheinischen Mächte mußte aber Köln jederzeit auf der Hut sein, um sich die gute Stimmung des nur allzu leicht reizbaren Herzogs zu erhalten. Dieser hatte inzwischen an weiteren Beispielen gezeigt, wie er mit Städten, die ihm zu trotzen wagten, umzugehen pflege. Im September 1467 hatten sich Mecheln und Gent vor ihm demütigen müssen. Ihre Gemeinden waren von Lüttich gegen ihn aufgehetzt worden. Und gegen Lüttich richtete er seinen Hauptzorn. Mißtrauisch suchte er die Stimmung Kölns gegen Lüttich zu erforschen. Es befremdete ihn überdies, daß Köln sich unterfing, mit seinem Herrn, dem Erzbischof Ruprecht, über das städtische Hochgericht zu streiten. Erst mit etlicher Mühe gelang es Kölns Freunden am Hof, die augenblickliche Trübung der Stimmung des Herzogs zu beseitigen. Am 12. November 1467 nötigte dieser Lüttich zur Kapitulation und vernichtete die alten Freiheiten der Stadt. Auf sein Verlangen wies Köln die zu ihm geflüchteten Lütticher aus.[3])

Die Parteinahme Antwerpens für Köln hielt nicht lange vor. Denn mochte auch der Verkehr der Kölner auf seinen Märkten groß sein, so war doch offenbar viel bedeutender der Verkehr der anderen Hansen, die von Brügge aus oder von der See her aus dem Osten seine Märkte besuchten. Seit Anfang 1468 knüpfte Antwerpen mit

---

[1]) Hans. UB. IX n. 393, 395 u. Anm. 1, 400, 401, 405, 420.

[2]) Hans. UB. IX n. 396, 399, 402, 403, 408, S. 267 Anm. 2, n. 418, 424, vgl. Stein das. S. XXXIII.

[3]) Hans. UB. IX n. 393, 399, 400, 405, S. 267 Anm. 2, n. 420, S. 273 Anm. 2, S. XXXIV Anm. 1. Vgl. Stein das. S. XXXIIIf., Pirenne, Gesch. Belgiens, II, S. 357 f.

dem Kontor wieder Verhandlungen an, und schon am 4. Mai kam der für die Geschichte der hansischen Beziehungen zu Antwerpen so bedeutsame Vertrag zwischen beiden zustande. Antwerpen schenkte der hansischen Kaufmannschaft ein Haus am Kornmarkt, die „Kluse", das ältere, nachmals sogenannte kleine Haus der Osterlinge, das noch heute mit seinem alten gotischen Giebel erhalten ist, während der Prachtbau des großen Osterlingerhauses von 1564—1568 bekanntlich 1893 ein Raub der Flammen geworden ist.[1]) Antwerpen versprach Entgegenkommen in betreff verschiedener hansischer Beschwerden über Zölle und Abgaben. Vor allem jedoch gelobte es, dem Kontor in der Verfolgung und Maßregelung unbotmäßiger Hansen innerhalb und außerhalb der Marktfreiheit keinerlei Schwierigkeiten zu machen, d. h. den Vertrag von 1457 der Hanse auch in dem ihr wichtigsten Punkte zu halten.[2]) Antwerpen begleitete seine Verleihungen mit dem Wunsch, daß die hansischen Kaufleute daraus die Anregung schöpfen möchten zum Besuch und Handelsbetrieb innerhalb, aber auch außerhalb der Zeit seiner freien Märkte. Es wünschte nicht bloß den Handelsverkehr in den alten Formen wiederhergestellt zu sehen, sondern mehr. Es verband das Kontor, die hansische Kaufmannschaft, den hansischen Verkehr und Handel, der Brügge nur ungern aufsuchte und sich über die anderen niederen Lande ausbreitete, enger und dauerhafter als zuvor mit sich und bot ihm erheblich größere Vergünstigungen, als irgendein Platz der Niederlande mit Ausnahme Brügges gewährte. Es errang damit diesen, aber auch Brügge selbst gegenüber einen neuen Vorteil auf kommerziellem Gebiet. Es gewann durch den Vertrag mehr als die Hanse. Derselbe entsprach nicht ihren Plänen, die kommerzielle Zentralstellung Brügges und ihres eigenen Kontors daselbst wiederherzustellen.[3])

Am 2. Dezember 1468 gelang es dem Kontor auch, den Stadtherrn von Bergen wieder zur Anerkennung des Vertrags von 1464 zu bewegen. Daß Köln die Zustimmung zu beiden Verträgen des

---

[1]) Hans. UB. IX n. 448, 454, 453 S. 314 f., S. 316 Anm. 2, HR. 2. VII n. 389 § 55 S. 614.

[2]) Hans. UB. IX n. 453. Über den vergeblichen Versuch der Hanse, die Genehmigung des Vertrags durch den Herzog zu erlangen, vgl. HR. 2. VI n. 353, 365; zur Wiederaufnahme des Verkehrs das. n. 88 u. Hans. UB. IX S. 315 Anm. 1.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XII, XXIII.

Kontors mit Antwerpen und Bergen ablehnte, war selbstverständlich.[1]) Das Kontor hatte sich die Rechtsgrundlagen für ein Vorgehen gegen Köln an den beiden wichtigsten Plätzen des hansischen Verkehrs in Brabant dadurch abermals gesichert. Bei der Köln fortdauernd günstigen Stimmung des Herzogs und der Mehrzahl seiner burgundischen Räte war es jedoch nicht imstande, daraus wirksam Nutzen zu ziehen. Doch entrichteten nach wie vor auf diesen Märkten süderseeische und rheinische, auch kölnische Kaufleute in wohl nicht geringer Zahl den Schoß lieber, als daß sie sich Unannehmlichkeiten von seiten des Kontors aussetzten.[2]) Dem Kontor aber gelang es nicht, sich beim Herzog in Gunst zu setzen, trotzdem gerade die hansischen Kaufleute sich bei der Einholung des Herzogs und seiner ihm soeben in Damme angetrauten englischen Gemahlin in Brügge am 3. Juli 1468 besonders hervorgetan haben sollen. Sie ritten in dem Festzuge, 108 Mann stark, an letzter Stelle, zuvorderst die Venetianer, Florentiner, Spanier, Genuesen; jeder Nation schritten sechzig Fackelträger voran.[3])

Da erfolgte nun auf englischem Boden die unkameradschaftliche Lossagung der Kölner von der hansischen Sache. Die Erregung darüber in der hansischen Kaufmannschaft und bei den Städten war überaus groß. Köln erwartete einen Ausbruch derselben auf dem Hansetag zu Lübeck im April 1469 und lehnte daher rundweg wie die Besendung desselben so auch alles ab, was er im Gegensatz zu den Wünschen und Bedürfnissen Kölns und seiner Bürger beschließen werde.[4]) Unter den 24 dort vertretenen Städten waren nicht weniger als 4 westfälische und 9 rheinische und süderseeische. Die letzteren waren erschienen, um — in bemerkenswertem und beabsichtigtem Gegensatz zur Haltung Kölns — mit den verfassungsmäßig gebotenen Mitteln ihre Interessen gegenüber Lübeck und den östlichen Hansestädten zu wahren. Sie verweigerten ihre Einwilligung in die Zahlung von Schoß außerhalb Flanderns und verlangten die Einstellung seiner Erhebung mit der Drohung, andern-

---

[1]) Hans. UB. IX n. 529, 671 § 10, vgl. HR. 2. VI n. 256, 356 § 92.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 32—34.

[3]) Hans. UB. IX n. 671 § 15, Despars, Chronijke van Vlanderen IV S. 24. Vgl. v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels im 15. Jahrh. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 120.

[4]) HR. 2. VI n. 182; vgl. oben S. 49.

falls aus der Hanse austreten zu wollen.[1]) Natürlich erfolglos. Dagegen wurde ihr weiterer Antrag auf Herabsetzung des Schosses in Flandern vom Hansetag dem Kontor zur Berücksichtigung empfohlen.[2])

Im selben Frühjahr ließ das Kontor auf den Märkten in Bergen und Antwerpen eine größere Anzahl Kölner, die die Schoßzahlung und zum Teil jeden Gehorsam verweigerten, gefangensetzen. Der Herzog jedoch verfügte ihre Entlassung um so mehr, da sie teilweise Schutzbriefe von ihm besaßen, und überwies auch diesen besonderen Streitfall dem großen Rat zur Entscheidung.[3]) Damit war die Sache nun auf den Punkt gekommen, daß eine Entscheidung von prinzipieller Wichtigkeit zu erwarten war. Beide Teile waren sich dessen bewußt. Köln setzte, zum äußersten entschlossen wie in der englischen Frage, alle Hebel in Bewegung, um ein seinen Ansprüchen günstiges Urteil zu erzielen. Von den niederrheinischen, süderseeischen und westfälischen Städten begehrte es übereinstimmende Erklärungen, daß die Rezesse über die Schoßpflicht nicht einstimmig von der Hanse beschlossen, die Verträge des Kontors mit Bergen und Antwerpen gegen ihren Willen zustande gekommen seien. Jedoch die Städte der Grafschaft Mark, westfälische also, und ebenso Deventer, Kampen, Zwolle und Zütfen verweigerten die Ausstellung derartiger Erklärungen. Köln erhielt dagegen solche von seinen getreuen Rheinstädten sowie von fünf bergischen Städtchen, deren Zugehörigkeit zur Hanse das Kontor mit Recht in Zweifel zog. Treffend erläuterte dieses das Herumsuchen Kölns nach Zustimmungserklärungen bei kleinen und kleinsten Städten, die Armen müßten Brot essen, weil sie sich kein Fleisch von Schafen, Kapaunen und Rebhühnern kaufen könnten.[4])

Für den Herzog und seinen Rat spielten aber bei der Entscheidung des Streits nicht die Frage, auf wessen Seite das besser begründete Recht sei, sondern Gesichtspunkte der Politik die Hauptrolle. Darum war der Ausgang des Prozesses, der am 11. August

---

[1]) HR. 2. VI n. 184 § 30, 185 § 27. Vgl. Therstappen, Köln und die süders. Städte usw., S. 84.

[2]) HR. 2. VI n. 184 § 41, 185 § 29, vgl. Hans. UB. IX n. 663 § 77, Therstappen a. a. O. S. 88.

[3]) HR. 2. VI n. 255—261; Hans. UB. IX n. 587, 591—599, 663 § 11 ff., 671 § 24 ff., vgl. Stein das. S. XXXV f.

[4]) Hans. UB. IX n. 671 §§ 135, 136, 138. Die sonstigen Belege über die Haltung der westlichen Städte sehr zahlreich i. Hans. UB. IX u. HR. 2. VI.

1469 im Haag begann, für jeden Einsichtigen klar. Gerade jetzt erregte den besonderen Zorn des Herzogs die Feindschaft Lübecks und seines Anhangs gegen seinen englischen Schwager Eduard IV., weil er dessen Macht schlagfertig gegen Frankreich zur Verfügung zu haben wünschte. Kölns dagegen wünschte er sicher zu sein und Ruhe in den rheinischen Gebieten zu haben, weil er an der Schweizergrenze durch Inpfandnahme des Oberelsasses soeben in Interessenkreise eingetreten war, die der burgundischen Politik bisher ganz ferngelegen hatten.[1]) Aber auch der burgundische Rat konnte sich beim besten Willen der Tatsache nicht verschließen, daß die Ansprüche und das Recht des Kontors erheblich besser begründet waren als diejenigen Kölns. Köln mußte daher die Schwäche seines Rechtsstandpunkts auf andere Weise auszugleichen, dem Kontor den Rang abzulaufen suchen. Es erlangte die Bestätigung seines alten brabantischen Privilegs von 1251 vom Herzog, während das Kontor bisher eine Bestätigung der hansischen Privilegien von ihm nicht hatte erreichen können.[2]) In Anwesenheit des Herzogs wurde in Brügge am 6. März 1470 das Urteil gefällt. Die Arreste gegen die Kölner in Bergen und Antwerpen aus dem Frühjahr 1469 wurden für ungültig und unrecht erklärt und dem Kontor die Kosten dieses Prozesses auferlegt. Die prinzipielle Frage aber, ob das Kontor überhaupt berechtigt sei, Schoß zu erheben oder nicht, blieb auch jetzt unentschieden. Beiden Parteien wurde freigestellt, durch weiteres Verfahren vor dem großen Rat auch diese zum Austrag zu bringen.[3]) Der Herzog und seine Räte gaben also den einträglichen Prozeß und damit den Einfluß, den sie dadurch auf Köln und das Kontor besaßen, nicht aus der Hand.

Dennoch war dies Urteil ein Sieg Kölns. Aber diesem Sieg fehlte auch das Bittere nicht. Denn sowie Köln in den Niederlanden und in England seine Wege von denen der Hanse sonderte, hatte sich seine anfängliche Gefolgschaft immer offenbarer von ihm losgesagt, zuerst die westfälischen Städte, dann auch die süderseeischen. Nur die rheinischen, voran Nymwegen und Wesel, standen noch zu ihm. Es hatte innerhalb der Hanse auf keiner

---

[1]) Stein i. Hans. UB. IX S. XXXVI, ders. dort ff. eingehend über den Verlauf der Verhandlungen.

[2]) Hans. UB. IX n. 399 S. 258, S. 259, n. 613 § 19—24, 48, 629—632, 640, 641, 661, 662, 666, 669; 675.

[3]) Hans. UB. IX n. 710.

Seite Sympathien gewonnen, sondern solche nur verloren. Die ebenso politisch kurzsichtigen wie eigensüchtigen Brabant- und Englandfahrer von Köln, voran Vater und Sohn Hermann und Gerhard von Wesel, die in dieser Zeit hochgehender Erregung der Bevölkerung den beherrschenden Einfluß auf den Rat und die Politik der Stadt an sich gerissen hatten, erwiesen Köln einen schlechten Dienst damit, daß sie es in diese hansefeindliche Haltung hineingetrieben, deren Ende binnen kurzem der offene Bruch mit der Hanse sein mußte. Und die Haltung des eigenen Rats im Schoßstreit wurde auch von einem Teil der Kölner Kaufmannschaft durchaus nicht gebilligt.[1])

Hatte die Hanse auch in dem ganzen Streit zwischen Köln und dem Kontor vor auswärtigen Gerichten gar nicht Stellung genommen, sich selbstverständlich nicht mit ihrem Kontor Burgund gegenüber identifizieren, dem Richterspruch des dortigen Rats unterwerfen dürfen, so blieb sie doch gleichwohl der moralische Rückhalt für das Kontor. In diesem Bewußtsein setzte das Kontor, freilich erfolglos wie bisher, seine Bemühungen zur Herstellung des Stapels fort.[2]) Der Hansetag zu Lübeck im April 1469 gewann die Überzeugung, daß die Hanse, wenn sie sich allein an den Stapel zu Brügge binde, doch einen ziemlich aussichtslosen und ihr selbst schließlich nur schädlichen Kampf führe. Er verfügte zwar, daß die Hansen unter allen Umständen Brügge mit ihren Stapelgütern besuchen sollten. Aber die Vertreter von Danzig und Hamburg waren nicht bevollmächtigt zur Zustimmung. Breslau vollends protestierte brieflich mit größter Schärfe gegen Schoß und Stapel, wodurch den Hansen eine Reihe wichtiger Märkte verboten sei, die von den Oberdeutschen zu ihrem großen Vorteil besucht würden. Es sprach nicht allein seine Auffassung in den Worten aus, „die in der hense sint gebunden und mussen vorterben und die uswenig der hense sint frey und gedeyen"; es drohte bei Fortdauer dieser Maßregeln mit seinem Austritt aus der Hanse.[3])

Wenn aber der Hansetag wünschte, daß alle Angehörigen Burgunds, sowie die Nürnberger und die andern fremden Kaufleute ihr Stapelgut ebenfalls nur nach Brügge brächten, und den

[1]) Hans. UB. IX S. 650 Anm. 3.
[2]) Hans. UB. IX n. 565, HR. 2. VI n. 169.
[3]) HR. 2. VI n. 183 § 5, 184 § 15, 185 § 19, 21, 198.

Herzog für den Erlaß entsprechender Maßnahmen zu gewinnen gedachte, so übersah dieser Plan noch viel mehr als der Stapelzwang der Hanse die wirklich vorliegenden Verhältnisse im burgundischen Reich. Zwar bestätigte und vermehrte Herzog Karl den Venetianern ihre Freiheiten 1468, deren Genuß an den Besuch von Sluys und Brügge geknüpft war. Zwei Jahre später erneuerte er zum Vorteil des Handels der Bürger von Brügge die alten umständlichen Verbote oder Beschränkungen des Kleinhandels der Fremden von 1304 und 1423 sowie das Verbot der fremden Tuche.[1]) Doch nie wäre er für eine Unterdrückung des Verkehrs in seinen hoffnungsvoll und kräftig aufstrebenden nichtflandrischen Landesteilen zu gewinnen gewesen.

Mannigfache Spuren lassen erkennen, daß die Besorgnis der Hanse namentlich vor den Holländern und dem weiteren Umsichgreifen ihres Handels nicht unbegründet war. Es wollte allerdings nicht viel sagen, daß sie gelegentlich selbst ihren Hering nach Breslau und Krakau brachten, wenngleich Danzig und Thorn sich über die Verletzung alter Verkehrsgewohnheiten, die den überseeischen Fremden den Handel mit dem Hinterland versperrten, beunruhigt zeigten.[2]) Doch bürgerten sie sich infolge mangelhafter Handhabung der hansischen Ordonnanzen in Livland ein, hielten dort Winterlage u. a. m.[3]) Für das Verhältnis der Holländer, insbesondere der Amsterdamer zu Danzig ergaben die meist einjährigen Geleitsverlängerungen nach dem Ablauf des Stillstandes von 1464 die Grundlage.[4]) Beide Teile ließen sich daran genügen. Weder begehrten die Holländer bessere Verkehrsbedingungen, die Danzig von der Abtragung der nach seiner Behauptung noch unbezahlten 9000 tt. grote abhängig machte, noch drang Danzig energisch hierauf; und sie sind später auch tatsächlich nie bezahlt worden.[5]) Klagen wurden hüben und drüben, von den Holländern und den Hansen, über Verletzungen des Stillstands durch Einführung neuer Abgaben wie in den früheren Jahrzehnten, nur zahlreicher und häufiger vorgebracht. Das Kontor erhielt vom Hansetag 1469

---

[1]) Hans. UB. IX n. 420 u. S. 274 Anm. 2, Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, VI S. 5ff.

[2]) Hans. UB. IX S. 477 Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 144 § 3.

[4]) Siehe in diesem Buch, III, 1. Kap.

[5]) Hans. UB. IX n. 357, 455, 589, 740, HR. 2. VII n. 57.

Auftrag, mit den Holländern über die Abschaffung derselben und zugleich über eine Verlängerung des Stillstandes zu verhandeln, den die Holländer selbst sogar auf 20—40 Jahre ausgedehnt zu sehen wünschten, um ihren lebhaft aufblühenden Handel nicht neuen Störungen auszusetzen.[1]) Zugleich wurden Lübeck und Hamburg angewiesen, mit geeigneten Mitteln zu verhindern, daß in dem immer schärfer werdenden Konflikt zwischen England und der Hanse die Holländer sich in die Stellung der hansischen Kaufleute in England drängten, eine Gefahr, die der Hanse wegen der politischen Freundschaft zwischen Burgund und England wohl größer erschien, als sie in Wirklichkeit war.[2])

Jedoch war die heftige Anklage Amsterdams gegen Lübeck, es trachte darnach, seine Handelsstraßen Amsterdam zu verschließen, um die Kaufmannschaft allein zu haben,[3]) im Kern durchaus berechtigt. In den Jahren 1469 und 1470 benutzten Lübeck und seine Nachbarstädte die großen politischen Verlegenheiten König Christians von Dänemark, um von ihm eine starke Einschränkung des holländischen wie auch englischen Verkehrs in Norwegen und ein ebenfalls gegen die Holländer gerichtetes Verbot der Durchfuhr von Baiensalz durch die dänischen Wasserstraßen zu erlangen.[4]) Die Aussichten für die Verlängerung des Stillstandes zwischen den Holländern und den wendischen Städten wurden hierdurch nicht verbessert. Zwischen England und der Hanse aber war bereits im Herbst 1469 der offene Krieg ausgebrochen.

Gegen das Urteil des Herzogs im Schoßstreit legte die Hanse im Mai 1470 Protest ein. Zugleich erklärte sie von ihren Bestrebungen zur Förderung des Brügger Kontors keinesfalls lassen zu wollen, auch wenn deswegen einzelne Städte auf die Zugehörigkeit zur Hanse Verzicht leisten würden.[5]) Köln und Breslau, aber auch die rheinischen und süderseeischen Städte waren damit gemeint. Köln aber lehnte jede Autorität der Hansetage, jede Verbindlichkeit ihrer Beschlüsse für sich ab. Es bestritt überhaupt Lübeck das Recht, die Hansestädte unter Androhung von Strafen

[1]) Hans. UB. IX n. 357, 406, 430, 566, HR. 2. VI n. 167, 168, 184 § 18, 24, vgl. n. 117, 120.

[2]) HR. 2. VI n. 184 § 73, 277, 282.

[3]) Hans. UB. IX n. 430.

[4]) Siehe in diesem Buch, III, 2. Kap.

[5]) HR. 2. VI n. 330 § 15, 16, 331, 335, 338.

zu Tagfahrten zu entbieten, mit eigentümlicher, aber wieder ganz unhistorischer Begründung, daß das Bündnis der Städte, die Tohopesate, 1457 abgelaufen sei und die hansische Verbindung somit seitdem nicht mehr bestehe, die einzelne Stadt also gegenüber der Gesamtheit keine sie bindende Verpflichtung mehr habe.[1]) Indessen die hansischen Tohopesaten waren ja nur Schutz- und Kampfmittel der Hansestädte in erster Linie in ihrem Ringen mit der fürstlichen Macht in Deutschland um die Behauptung des erlangten Maßes von Selbständigkeit ihr gegenüber. Und darum plante gerade jetzt, weil die Erfolge des burgundischen Herzogs, der im Herbst 1468 endlich auch Lüttich in einen Trümmerhaufen verwandelt hatte, die Gefahr nahelegten, daß auch deutsche Fürsten an seinem Verhalten den Städten gegenüber ein Beispiel nehmen könnten, die Hanse die Erneuerung der Tohopesate. Sie durfte denn auch bei Köln die richtige Kenntnis des Begriffs und Zwecks der Tohopesaten voraussetzen und Köln deshalb wegen seiner Ausführungen den Vorwurf bewußter Unaufrichtigkeit machen.[2])

Die Lage war nach verschiedenen Richtungen im Hochsommer 1470 für die Hansestädte ernst. Nicht weniger als 30 Hansestädte besandten den Hansetag im August zu Lübeck; 20 andere schickten Vollmacht. Der ganze Westen mit Ausnahme etwa Nymwegens und Wesels ließ die Sache Kölns im Stich.

Wie zuletzt 1447 und 1461 wurde erst eine große Anzahl verschiedenartigster Handels- und Verkehrsvorschriften von der Versammlung erneuert, ergänzt, oder überhaupt erst geschaffen, um der zunehmenden Bedrohung des hansischen durch den nichthansischen Handel und Verkehr namentlich in den Hansestädten selbst zu steuern.[3]) Durch die große Mehrzahl derselben mußten sich wie bisher die Holländer in erster Linie belästigt fühlen, und auf sie waren dieselben auch zunächst berechnet. Doch sollten sie mit Rücksicht auf den im Herbst 1471 bevorstehenden Ablauf des Stillstandes geheimgehalten werden.[4])

Ihre Haupttätigkeit und Teilnahme indes wandte die Versammlung dem Brügger Kontor und dem hansischen Handel mit

[1]) HR. 2. VI n. 310.

[2]) HR. 2. VI n. 105 § 2, 4, 117, S. 105 Anm. 1, n. 141, 184 § 36, 185 § 33, 333, 336, 339, 346, Hans. UB. IX n. 562.

[3]) HR. 2. VI n. 356 §§ 6—44, 120.

[4]) HR. 2. VI n. 356 §§ 111, 112.

den Niederlanden zu. Die Schoßerhebung wurde dem Kontor erneut bestätigt. Die Wiederherstellung des Stapels in Brügge bezeichnete die Versammlung als das einzige Heilmittel, um den übergroß gewordenen Handel und Seeverkehr der Nichthansen in hansischen Städten und Gebieten mit Aussicht auf Erfolg zu bekämpfen. Mit teilweisen Änderungen wurden zunächst die seit 1442 über den Stapel nach seinen beiden Seiten gefaßten Beschlüsse bestätigt. Einerseits sollten nur diejenigen flämischen, holländischen und brabantischen Tuche gekauft und von Hansen und Nichthansen in die hansischen Gebiete und Städte geführt werden, die nach Brügge und, ausgenommen die flämischen, auch auf die freien Märkte zu Antwerpen und Bergen gebracht seien. Der Ostermarkt zu Bergen wurde den Hansen überhaupt wegen seiner Schädlichkeit für die Kaufmannschaft verboten. Die mehrfach geäußerten Wünsche Antwerpens, den Handel mit flämischen Tuchen auf seinen Märkten freizugeben, fanden keine Erfüllung.[1]) Andererseits sollten Wachs, Pelzwerk, Metalle, Wolle, Felle, Tran, Butter, Waidasche, Flachs, Leinwand u. a. unter denselben Beschränkungen ebenfalls nur nach den genannten Orten, und wenn sie auf den freien Märkten unverkauft blieben, nur nach Brügge geführt werden. Die wilden Läger hansischer Kaufleute mit Stapelwaren sollten geräumt werden. Die Ventegüter, Teer, Pech, Wagenschoß, Klappholz, Bier und Korn, blieben von dem Stapelzwang ausgenommen. Gegen die Ausdehnung desselben auf Asche, einen besonders wichtigen Ausfuhrartikel des hansischen Ostens, sträubten sich die livländischen und preußischen Städte.[2])

Der Durchführung dieses Stapelzwangs suchte die Versammlung noch größeren Nachdruck zu geben, indem sie auf das zurückgriff, was 1438 und 1447 zum selben Zweck bereits geplant oder versucht worden war. Hamburg sollte in Verbindung mit Lübeck in jedem Frühjahr acht bis zehn Schiffe oder je nach Bedarf mehr oder weniger wohl bemannt und gegen Anfälle gerüstet zur Hälfte im Zwijn, zur andern in der Elbe bereithalten. Denn ausschließlich in diese Schiffe sollten hinüber und herüber von den Hansen und

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 46, 60, 365, 437 § 7, vgl. n. 184 § 28, 185 § 32, 199, 353.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 51, 54, 55, 59, 366, 437 § 9, vgl. n. 485 § 2, Hans. UB. IX S. 676 Anm. 2.

Nichthansen die Stapelgüter verfrachtet und erst, wenn in ihnen kein Platz mehr, in andere Schiffe geladen werden. Dagegen sollten Ventegüter nur dann in ihnen Aufnahme finden, wenn nach Einnahme aller Stapelgüter noch Platz.[1]) Den Ostseestädten wurde verboten, Hansen und Nichthansen die Ausfuhr von Stapelgütern durch die dänischen Wasserstraßen zu gestatten, außer wenn die Kaufleute beeidigten, daß die Waren nur nach den drei erlaubten Plätzen gebracht werden würden.[2]) Und schließlich wurde die Ausfuhr von Stapelgütern über Land aus Livland nach Lübeck und seinen Nachbarstädten, sowie aus Livland, Litauen, Rußland, Preußen usw. durch Deutschland nach dem Westen untersagt.[3])

Dies sind die verschiedenen Seiten des großen und eigenartigen Versuchs, einen sehr weitgehenden Verkehrszwang im Austausch zwischen dem Ostseegebiet und dem westlichen Europa herzustellen, die „reformacie" des Stapels. Durch diese Reformacie wollte die Hanse den Handel mit den wichtigsten Waren im gegenseitigen Austausch und den Transport derselben wieder möglichst ganz in die Hände ihrer Mitglieder legen. Handel und Schiffahrt der Nichthansen, in weitaus erster Linie der Holländer, sollten auf der ältesten und wichtigsten Linie des lübischen Handels, die zugleich das Rückgrat des hansischen überhaupt war, der Linie Brügge—Lübeck—Osten, unterdrückt, die Stapelstellung Lübecks für den Ostseeverkehr behauptet werden. Ein Zustand des Verkehrs sollte erzwungen werden, der zwei Jahrhunderte früher unter bestimmten Voraussetzungen sich von selbst herausgebildet hatte, der aber mit dem Wegfall dieser und dem Aufkommen neuer Verhältnisse seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts allmählich aufgehoben oder stark verändert worden war. Für dieses Endziel der lübisch-hansischen Politik waren auch ihre Bemühungen um die Wiederherstellung der kommerziellen Zentralstellung Brügges und ihres dortigen Kontors nur Hülfsmittel.

Auflehnungen gegen diesen Zwang eines geschlossenen Verkehrssystems suchte der Hansetag durch Drohungen zuvorzukommen. Leisteten Städte oder Einzelne deswegen auf ihre Zugehörigkeit zur

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 52.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 53, vgl. § 56, 57.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 34, vgl. schon die livländischen Pläne 1453, das. IV n. 180 § 13, 196 § 33.

Hanse Verzicht, so sollten weder ihre Bürger noch diese in irgendeiner Hansestadt als Bürger aufgenommen werden, noch der hansischen Privilegien sich bedienen, noch in Hansestädten Handel treiben dürfen, bis sie für den Abfall Genugtuung geleistet und sich dem Bund wieder unterworfen hätten.[1])

Und nun schritt der Hansetag zur Abrechnung mit Köln. Dessen Sündenregister war lang. Die Deputierten der Kontore zu London und Brügge waren die Kläger vor der Versammlung.[2]) Nun trat auch Wesel seinen Rückzug an und verleugnete seine Parteinahme für Köln. Das Urteil der Versammlung lautete auf Ausschluß Kölns aus der Hanse vom 22. Februar 1471 ab, wenn Verhandlungen, mit denen von ihr Deventer, Zwolle, Wesel, Dortmund und Soest nebst den Klerken der beiden Kontore beauftragt wurden, erfolglos seien.[3]) Noch einmal also bot die Hanse Köln die Hand. Nur schwer mochte sie sich entschließen, zur Verhansung der mächtigen Stadt zu schreiten und dadurch einen in seinen Wirkungen und seinem Ausgang noch nicht zu übersehenden offenen Konflikt innerhalb des Bundes hervorzurufen, dessen starke Lockerung nur allzu häufig in die Erscheinung getreten war.

Die Absicht Lübecks, das Präsidium der Hanse wegen des großen Widerstandes, der ihm von so vielen Seiten bereitet wurde, niederzulegen, wurde durch die eindringlichen Bitten der Versammelten abgewandt. Das Recht, die Hanse bei Strafandrohung zu entbieten, wurde ihm ausdrücklich bestätigt. Die Leitung der Hanse durch Lübeck und seine Nachbarstädte wurde wie 1447 offiziell abermals anerkannt.[4]) Es konnte auch nichts anderes geschehen. Alle Beschlüsse des Hansetages trugen den Stempel Lübecks. Sie waren ein Triumph seiner Politik. Die Leitung der Maßnahmen, die in betreff des Stapelzwanges, der Holländer und Englands hier beschlossen waren, wurde von der Versammlung den wendischen Städten übertragen.[5])

Die Regelung ihres Verhältnisses zu den miteinander im Kampf liegenden Mächten des Westens, die Fortführung ihrer Schoß- und Stapelpolitik in den Niederlanden, die weitere Gestaltung ihrer

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 58.
[2]) HR. 2. VI n. 356 § 74—105.
[3]) HR. 2. VI n. 356 § 106, 114, 115, 358.
[4]) HR. 2. VI n. 356 § 107, 110, 126.
[5]) HR. 2. VI n. 356 § 111—113.

Beziehungen zu Holland und die Unterzwingung Kölns unter den Willen der Gesamtheit, das waren die wichtigsten Aufgaben, die 1470 der Hanse gestellt waren und deren Lösung sie sich in den folgenden sechs Jahren gewidmet hat — mit welchem Erfolg nach den verschiedenen Seiten wird das folgende Kapitel zeigen.

---

6. Die Hanse und die Westmächte bis zum Utrechter Frieden 1474. Die Hanse und Köln.

Im Frühjahr 1470 sah sich die Hanse von allen Mächten des Westens eifrig umworben. Herzog Karl von Burgund ersuchte sie um Übertragung des Schiedsrichteramts auf ihn in ihrem Streit mit König Eduard von England, der bereits dasselbe getan hatte, und warb zugleich für England um einen Stillstand mit der Hanse.[1]) Der gemeinschaftliche Feind beider Herrscher, König Ludwig XI. von Frankreich, und mit ihm die aus England dorthin geflüchteten Lancasters und Graf Warwik und ihr Anhang suchten die Bundesgenossenschaft der Hanse. Der König bot ihr einen Friedens- und Handelsvertrag an und öffnete ihren Kapern seine Häfen gegen England.[2]) Und selbst König Jakob von Schottland versuchte ein Bündnis zwischen der Hanse und Frankreich zustande zu bringen.[3]) Das Anerbieten Kölns an die Hanse, in ihrem Streit mit England vermitteln zu wollen, erfuhr dagegen von dieser sofort die gebührende Zurückweisung.[4])

Auslieger von Danzig, das nach wie vor seine Kaperbriefe nicht nur gegen die Engländer, sondern auch gegen die Franzosen ausstellte, von Hamburg und wohl auch anderen Hansestädten tummelten sich seit Beginn des Jahres 1470 einzeln oder in kleinen Gruppen wieder in den westlichen Gewässern. Am 31. Mai aber wurden zwei bekannte Danziger Kaper, Eler Bokelmann und Martin Bardewik, von elf englischen Schiffen angegriffen und nachdem sie

---

[1]) HR. 2. VI n. 331 § 3.
[2]) HR. 2. VI n. 323—325, 331 § 2, 4.
[3]) HR. 2. VI n. 338, 331 § 2.
[4]) HR. 2. VI n. 310 311, 331 § 4, 333, 346.

eins davon in den Grund geschossen und sich tapfer verteidigt hatten, überwältigt, ihre beiden Schiffe versenkt, sie selbst nebst hundert Mann gefangen, doch anscheinend Bokelmann bald wieder freigelassen.[1]) Daß Kölner, die ja den Verkehr mit England fortsetzten, von den hansischen Ausliegern gern angegriffen und geschädigt wurden, ist erklärlich.[2]) Auch die Untertanen des burgundischen Herzogs hatten wegen seiner Freundschaft mit König Eduard von ihnen zu leiden.[3]) Überhaupt war natürlich der starke Verkehr zwischen England und den Niederlanden ihnen am meisten ausgesetzt. Kampen verbot deshalb aus Besorgnis vor dem Herzog den Ankauf alles von hansischen Ausliegern dorthin gebrachten Gutes. Und der Herzog selbst erließ für seine Länder ein gleiches strenges Verbot.[4]) Die Zahl und Bedeutung der hansischen Auslieger aber wuchs durch die Schiffe, die sie erbeuteten, nicht unbeträchtlich.[5]) Sie machten sich den Engländern gefürchtet, und der zeitgenössische Chronist Philipp de Commines, damals der vertrauteste Rat Herzog Karls, begründet dies in seinen Denkwürdigkeiten durch den für die hansischen Seeleute anerkennenden Ausspruch: „Car ils sont bons combattans."[6]) Herzog Karl aber war sehr unwillig, daß die Hanse, ohne zu seinem Vermittlungsangebot zuvor Stellung zu nehmen, 16—18 große Kriegsschiffe gegen seinen englischen Verbündeten in See gesandt habe. Das Vorhandensein dieser beeinträchtigte denn auch, indem sie die Engländer in Schach hielten, die gemeinsame Unternehmung, durch die der Herzog den verhaßten Warwik unschädlich machen und von einem erneuten Vorstoß nach England abhalten wollte. Mehrere Monate blockierte sein Admiral Heinrich van Borsselen, Herr von Veere, die Seinemündung mit einer starken Flotte, in die auch die gerade in Sluys anwesenden Schiffe der Spanier, Portugiesen, Genuesen und Hansen sich die Einreihung hatten gefallen lassen müssen. Aber Sturm zwang ihn zur Rückkehr. Und bald darauf verließ Anfang September 1470 Warwik, von König Ludwig unter-

---

1) HR. 2. VI n. 314, Caspar Weinreich, hg. von Hirsch u. Voßberg, S. 7.

2) HR. 2. VI n. 316 u. Anm. 1, 347, 387, 509 u. Anm. 3, 517.

3) HR. 2. VI n. 363, 371, Hans. UB. IX n. 781 u. Anm. 2, 784, S. 691 Anm. 1.

4) Hans. UB. IX S. 688 Anm., S. 697 Anm. 5.

5) HR. 2. VI n. 371, Hans. UB. IX n. 781 u. Anm. 2.

6) HR. 2. VI S. 371 Anm. 1.

stützt, die Seine und landete mit seinen Anhängern und Truppen in England, um den allzu sorglosen König Eduard zu stürzen.[1])

Zur selben Zeit erließ der große Hansetag, der seit dem 24. August 1470 in Lübeck versammelt war, endlich das Handelsverbot gegen England. Den Hansen sollte vom 11. November ab einerseits der Handel mit englischem Tuch, andererseits jede Einfuhr nach England und der Aufenthalt dort verboten sein. Mit Hilfe der Landesherren plante die Hanse ihr ganzes Handelsgebiet den englischen Tuchen zu verschließen. König Christian I. von Dänemark stimmte bereits am 11. September, wie er schon vor einem Jahr für diesen Fall Lübeck in Aussicht gestellt hatte, dem Verbot zu, König Kasimir von Polen tat es Ende des Jahres.[2]) Besonderes Gewicht aber mußte die Hanse darauf legen, daß die Landesherren des deutsch-niederländischen Westens, die Bischöfe von Lüttich, Utrecht und Münster, sowie die Herzöge von Kleve und vor allem Burgund, dem Verbot beitraten. Von letzterem freilich war dies kaum zu erwarten, und um ihn möglichst wenig zu reizen, nahm die Hanse sogar davon Abstand, die aus englischer Wolle in den Niederlanden hergestellten Tuche in ihrem Handel zu verbieten.[3])

Die wendischen Städte wurden vom Hansetag bevollmächtigt, unter Hinzuziehung ihnen geeignet scheinender anderer Hansestädte nach ihrem Ermessen mit England Verhandlungen zu führen.[4]) Die Hanse trug zwar Bedenken, das Vermittlungsangebot des Herzogs von Burgund direkt abzulehnen, sie forderte aber sehr knapp und gebieterisch als Vorbedingung für jede Einwilligung ihrerseits in Verhandlungen von England die Bewilligung von Schadenersatz, die Wiederherstellung ihrer Privilegien und Sicherheit gegen die Wiederholung ähnlicher Vergewaltigungen.[5]) Sie wollte die Lage ausnutzen, so weit es möglich war, und sich dieser Möglichkeit nicht durch vorzeitiges Nachgeben berauben. Sie bevollmächtigte daher das Brügger Kontor, die Verbindung mit dem König von Frankreich wegen eines 10—15 jährigen Stillstands wieder anzu-

---

[1]) HR. 2. VI S. 308 u. Anm. 1, 2, Pauli, Gesch. Englands, V S. 394.

[2]) HR. 2. VI S. 310 Anm. 1, n. 485 § 1; 418—420.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 61—73, 360, 361, 364, 471, Hans. UB. IX S. 688 Anm., n. 795a § 4.

[4]) HR. 2. VI n. 356 § 113.

[5]) HR. 2. VI n. 362.

knüpfen. Aber Danzig ging diese Haltung noch lange nicht weit genug. Es verlangte vor allen Dingen nach energischer Kriegführung.[1])

Jedoch während die Städte noch in Lübeck tagten, war eine gänzliche Umwälzung in den politischen Verhältnissen im Westen eingetreten. Die Landung Warwiks in England rief einen plötzlichen und weitumsichgreifenden Aufstand gegen König Eduard hervor. Er sah sich in kürzester Zeit verlassen, widerstandsunfähig, machtlos und mußte froh sein, daß es ihm gelang, in größter Eile Lynn und das Meer zu erreichen. Mit verschiedenen Verwandten und Großen und mehreren hundert Mann ging er nach Burgund unter Segel. Aber sieben bis acht hansische Auslieger kreuzten vor der englischen Küste, machten nun eifrig auf das kleine Geschwader Jagd und verfolgten es bis ins Marsdiep bei der Insel Texel. Vor der hansischen Gefangenschaft rettete den englischen König nur die gerade eintretende Ebbe und das Erscheinen des herzoglichen Statthalters von Holland, der ihn in Schutz nahm und den Hansen verbot, ihm und seiner Begleitung etwas anzutun. Am 11. Oktober 1470 traf König Eduard im Haag ein. Fünf Tage vorher war in London Heinrich VI. aus dem Tower geholt und von Warwik als Herrscher wiedereingesetzt worden.[2]) Sofort war Köln auf dem Platz, um auch unter der neuen Regierung den Verkehr seiner Bürger in England sicherzustellen. Am 29. Dezember 1470 erwarb es von König Heinrich eine Bestätigung der hansischen Privilegien für seine Englandfahrer auf fünf Jahre.[3])

Durch diese und andere Maßnahmen Kölns wurde sein Maß von Schuld gegenüber der Hanse voll. Nicht gern unterzogen sich die westfälischen und süderseeischen Städte dem Auftrag des Hansetags, Köln zur Nachgiebigkeit und Unterwerfung zu bewegen. Sie sahen voraus, daß es vergebliche Mühe sein würde. Denn Köln dachte trotz der angedrohten Verhansung und trotzdem es von seinem Anhang verlassen worden war, nicht an Nachgeben.[4]) Denn

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 119, 362, 418.

[2]) Pauli, Die Haltung der Hansestädte in den Rosenkriegen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 87f., HR. 2. VI S. 371 Anm. 1, Hans. UB. IX n. 784, Stein, das. S. 688 Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 386, 434, Hans. UB. IX n. 798, 799.

[4]) HR. 2. VI n. 375—380, vgl. VII n. 34 § 126, Therstappen, Köln und die süderseeischen Städte usw., S. 101ff.

wie es in England unverändert an seiner Politik festhielt, so suchte es gerade damals, gestützt auf die Geneigtheit des Herzogs und des großen Rats von Burgund, die Verurteilung des Kontors zum Ersatz der Prozeßkosten und aller in früheren Jahren von Kölnern erhobenen Schoßbeiträge, also auch die prinzipielle Entscheidung, daß das Kontor zur Schoßerhebung in Brabant überhaupt unberechtigt, zu erlangen.[1]) Jedoch erst als auf eine nochmalige Aufforderung Lübecks und Hamburgs, nachzugeben, keine entgegenkommende Äußerung Kölns erfolgte, verkündete die Versammlung der wendischen Städte zu Lübeck am 1. April 1471 den Ausschluß Kölns aus der Hanse und suchte zugleich zu verhindern, daß Kölner, indem sie in anderen Hansestädten Bürgerrecht erwarben, die nachteiligen Wirkungen dieser Maßregel umgingen. Die Tatsachen, daß Köln auf die Fortsetzung des Schoßprozesses nicht verzichtete, in England seine Stellung durch die Verständigung mit König Heinrich auch unter der politischen Umwälzung behauptete, vom Herzog von Burgund besonderes Geleit erwarb, um ungestört englisches Tuch durch Flandern hindurchführen zu können, waren schließlich für die Verhansung ausschlaggebend.[2])

Dieselbe Versammlung veröffentlichte auch die Beschlüsse des letzten Hansetags zum Schutz des hansischen und zur Bekämpfung des holländischen Verkehrs sowie über den Schoß und Stapelzwang. Mit dem bevorstehenden Pfingstmarkt zu Antwerpen sollten sie in Kraft treten. Alle Hansestädte sowie die Städte in Holland, Seeland und Brabant wurden davon in Kenntnis gesetzt, der Sekretär des Brügger Kontors an die preußischen Städte gesandt, um deren Zustimmung insbesondere zu den Beschlüssen über die Stapelpflicht hansischer Waren zu erwirken.[3])

Aber Holland geriet über das Verhalten der Hanse, die geringe Neigung der wendischen Städte zur Verlängerung des Stillstands, den Erlaß der Kampfordonnanzen gegen seinen Handel und die diesem gleichfalls so nachteilige Beeinflussung König Christians durch Lübeck in Unruhe. Das Anerbieten eines 2—3jährigen Stillstands, das die burgundische Regierung den Städten durch das Kontor machen ließ, wurde von diesen kurzweg abgelehnt.[4]) Unter

---

[1]) Hans. UB. IX n. 783, 784, HR. 2. VI S. 370, n. 383—385 u. Anm. 1, 2.

[2]) HR. 2. VI n. 422, 437 § 12, 13.

[3]) HR. 2. VI n. 437 § 4—11, 17, 20—22, 439—441, 448, VII n. 39 § 5.

[4]) HR. 2. VI n. 437 § 14, 449 § 5.

den vorliegenden Verhältnissen, da sie mit England verfeindet und die burgundische Politik Frieden mit ihnen wünschte, König Christian sich in starker Abhängigkeit von ihnen befand, schien den wendischen Städten der Zeitpunkt offenbar günstig, den Verkehr der Holländer in der Ostsee wieder auf ein bescheidenes Maß herunterzudrücken, indem sie ihn nach dem Ablauf des Stillstands ihren Ausliegern preisgaben.

Doch vermieden die Städte sonst soweit als tunlich alles, was in dem Herzog von Burgund die Überzeugung hervorrufen konnte, als suchten sie der burgundisch-yorkschen Macht Schwierigkeiten zu erwecken. Im November 1470 gebot Herzog Karl seinen Untertanen den Abbruch des Verkehrs mit Frankreich. Gleich darauf begehrte er durch das Kontor von der Hanse, daß sie den Ihrigen den Handel nach England und Frankreich verbiete und sich mit ihm gegen beide Mächte verbinde.[1]) Seine Sache stand ungünstig, sein englischer Schwager lebte als Vertriebener in Brügge, Frankreich und England wandten sich gegen ihn. Die hansische Freundschaft und die hansischen Auslieger konnten unter diesen Umständen von großer Bedeutung für ihn sein. Inzwischen bereitete König Eduard in Burgund die Rückkehr in sein Reich vor. Aber da Herzog Karl seinen Namen und seine Ehre nicht mit einem so unsicheren Unternehmen verknüpfen mochte und ihn daher nur unter der Hand mit Geldmitteln unterstützte, mußte der König die Hülfe der Hanse für seine Überfahrt zu gewinnen suchen, wollte er sich nicht dem Schicksal aussetzen, daß ihre Auslieger seinen Plan vereitelten und ihn selbst doch noch gefangen nahmen. Der Herzog machte im Dezember 1470 den Vermittler für den König bei der Hanse und wünschte zugleich selbst ihre Auslieger im Westen in seine Dienste gegen seine Feinde zu nehmen. Bereits Mitte Januar 1471 teilte Danzig dem Kontor zu Brügge, durch das der diplomatische Austausch hinüber und herüber seinen Weg nahm, sein Einverständnis mit.[2]) König Eduard aber gelobte nach dem Zeugnis des zeitgenössischen Chronisten Christian van Geren, der als Sekretär des hansischen Kontors zu Bergen nachmals den Friedensverhandlungen zu Utrecht beiwohnte, der Hanse für ihr Entgegenkommen in dieser Sache große Privilegien zu geben.

---

[1]) Hans. UB. IX S. 697 Anm. 5, HR. 2. VI n. 433.

[2]) HR. 2. VI n. 434.

Am 2. März 1471 segelte König Eduard mit drei oder vier großen Schiffen und einer kleinen Heeresmacht von Engländern und geworbenen Flämingern von Vliessingen aus. Eine größere Anzahl hansischer Auslieger — die Nachrichten der Zeitgenossen schwanken zwischen 7 und 18[1]) — geleitete sein kleines Geschwader nach England hinüber. Am 14. März stieg er nach stürmischer Fahrt in der Mündung des Humber ans Land. Die Sympathien der Städte in erster Linie, besonders Londons, flogen ihm wieder entgegen. Am 11. April zog er in die Hauptstadt ein. König Heinrich fiel dort abermals in seine Gefangenschaft, in der er bald darauf, wahrscheinlich durch Mord, umkam. Am 14. verlor Graf Warwik bei Barnet Schlacht und Leben. Am 4. Mai ward Königin Margarethe mit den letzten Getreuen der Lancasterpartei bei Tewksbury vernichtend geschlagen und selbst gefangen genommen.[2]) Und nun erst war Eduard IV. wirklich Herr über England. Auch die Stellung Herzog Karls gegenüber Frankreich war dadurch ganz bedeutend verbessert. Die Hanse hatte sich beide Herrscher zu Dank verpflichtet.

Es war ein eigentümlicher Vorgang, daß die Hanse einem Herrscher, mit dem sie sich im Krieg befand und der die Sympathien des englischen Handelsstandes besaß, Hülfe leistete zur Wiedererlangung seines Thrones und zum Sturz eines Herrschers, der wiederholt unter großen Versprechungen um ihre Freundschaft geworben hatte und ihr wie seine Vorfahren wohlgeneigt war. Jedoch war es faktisch gar nicht Heinrich VI., sondern der der Hanse so verhaßte Warwik, der regierte. Und von diesem hatte sie sich nach allem Vorangegangenen keines Wohlwollens zu versehen. Für Warwik konnte es sich nur darum handeln, durch eine noch strengere Fremdenpolitik Eduard IV. auch seinen städtischen Anhang zu entziehen. Wahrscheinlich war der Hanse ferner nicht unbekannt, daß der Thron Heinrichs VI. auf recht schwankendem Grund stand. Überdies wußte sie, daß Eduard zur Rückkehr rüstete. Lehnte sie die von ihm und Herzog Karl gewünschte Mitwirkung dabei ab, so besiegelte sie die Feindschaft mit jenem und verletzte

---

[1]) Vgl. HR. 2. VI S. 399 Anm. 1, Pauli, Die Haltung der Hansestädte usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 88.

[2]) Pauli, Geschichte von England, V S. 400ff., HR. 2. VI n. 442, 449 § 6, 7.

auch den Herzog, der für so etwas ein gutes Gedächtnis hatte. Andernfalls aber konnte sie auf reichlichen Dank beider Anspruch erheben.[1]) Von welchen Städten die Auslieger waren, die den König nach England geleiteten, ist leider nirgends angegeben. Doch wird in erster Linie an Danziger zu denken sein.[2]) Unter ihnen befand sich wahrscheinlich auch der weitaus berühmteste und gefürchtetste unter den hansischen Ausliegern dieses Kaperkriegs, der Danziger Paul Beneke. Er war von Beruf Schiffer. Noch 1469 vor Ausbruch des Kriegs hatte er zusammen mit einem Hamburger Schiff für Rechnung eines portugiesischen Kaufmanns in Brügge Salz und Kork aus Setubal südlich von Lissabon und von der Insel Cies gegenüber Vigo an der spanischen Westküste geholt. Im Jahre 1470 gehörte er möglicherweise zu den Hansen, die in burgundischen Diensten Warwik in der Seine blockiert hatten. Darnach streifte er als hansischer Kaperführer vor den burgundischen und englischen Küsten und machte sich durch verschiedene glückliche Handstreiche den Engländern gefürchtet.[3])

Die Ereignisse in England zwischen dem Oktober 1470 und April 1471 folgten einander so schnell, daß die Hanse inzwischen gar keine Gelegenheit fand, Stellung zu ihnen zu nehmen. Nur Danzig ging mit derselben Tatkraft wie bisher voran. Durch das Kontor zu Brügge erwirkte es von dem Herzog Geleit für weitere Auslieger, die es im Frühjahr 1471 nach dem Westen senden wollte. Das große Krawel, das zu verfallen und als Wrak den Hafen zu schädigen drohte, ließ es 1470 nach vorgenommener Besichtigung durch Sachverständige und notarieller Beglaubigung ihres Befunds nicht abbrechen, sondern auf Stapel bringen und wieder seetüchtig machen. Am 19. August 1471 sandte es das Schiff mit einer Besatzung von 350 Mann unter Führung des Ratsherrn Bernt Pawest nach dem Westen.[4])

Das endliche Erscheinen des längst erwarteten mächtigen Danziger Schiffs an der holländischen Küste erregte im ganzen

---

[1]) HR. 2. VI n. 434.

[2]) Pauli, Haltung der Hansestädte usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 90.

[3]) Hans. UB. IX n. 633, 796 u. Anm. 5, HR. 2. VI S. 370 Anm. 2, S. 516 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI n. 434, 444, vgl. 283, Hans. UB. IX n. 552, 703, Hirsch i. Caspar Weinreich, S. 94.

Westen bedeutendes Aufsehen und bei der dortigen hansischen Kaufmannschaft große Freude. Aber das Schiff war wegen seiner Massigkeit schlecht zu regieren, auch nicht gut repariert, und als es auf die Reede von Veere kam, ausbesserungsbedürftig und mußte lange Zeit untätig daliegen. Jedoch auch Pawest selbst war, wie das Kontor sofort erkannte, nicht der geeignete Führer. Er war zaghaft, unschlüssig, wollte nichts aufs Spiel setzen, hatte geringe Autorität der Besatzung gegenüber. Die Engländer kamen mit 15 Schiffen in die Wielinge, der Kaperkrieg zog sich durchaus in die burgundischen Gewässer. Auch Neutrale wurden durch ihn geschädigt.[1])

Am 5. Januar 1472 trat Pawest endlich mit dem Krawel und noch zwei anderen Schiffen zur Bekämpfung der Feinde eine neunwöchige Kreuzungsfahrt im Kanal an, über die er wie über alle seine anderen Erlebnisse in fesselnder und anschaulicher Weise in einer Reihe von Briefen an seine heimatliche Ratsbehörde berichtet hat. Längs der englischen Südküste fuhren sie bis Plymouth und sahen überall bei ihrem Erscheinen die Alarmsignale tätig Tag und Nacht und scharfes Aufpassen und Hin- und Herreiten, woraus sie auf die Furcht der Engländer vor einem Überfall schlossen. Englische und französische Schiffe, deren sie in See nur wenige antrafen, entflohen bei ihrer Annäherung. Dann fuhren sie bis zur Westküste der Bretagne und zurück wieder die englische Küste entlang, wo bei Dover das Krawel leck sprang und schleunigst nach Sluys zur Wiederherstellung einlaufen mußte. In der Tat flößte allein schon das Vorhandensein dieses für jene Zeit noch ungewöhnlich großen Schiffs, das vom Brügger Kontor einmal als „dat schone juweel" bezeichnet wird, den Feinden Schrecken und Furcht und den Menschen überhaupt Staunen ein. Von Gent, Brügge und anderen Stellen strömten die Leute nach Sluys, um es zu sehen. Dringend begehrte das Brügger Kontor die Beschleunigung seiner Wiederherstellung und seines Wiederauslaufens. Mitte März war es endlich wieder flott, aber sonst noch sehr ausbesserungsbedürftig. Jedoch die Kosten seiner Unterhaltung, die Löhne für Matrosen, Schiffsbauer und Arbeiter und die Lebensmittelpreise erwiesen sich für Danzig in jeder Richtung als überaus groß. Die Handwerker und Lieferanten im Westen nutzten die Gelegenheit

[1]) HR. 2. VI n. 529—537, vgl. n. 506, S. 473 Anm. 1.

aus. „Spart gen gelt, Danske is ryke genoch", hörte Pawest von allen Seiten sich entgegenschallen. Seine Abneigung gegen die Fortführung des Kommandos wurde immer stärker. Er klagte, daß er sich jede Aufregung und jedes Mißgeschick viel stärker als andere zu Herzen nehme.[1])

Während Danzig England und auch Frankreich gegenüber zur See große Energie entfaltete, verharrten Lübeck und die wendischen Städte zögernd und abwartend trotz aller Mahnungen Danzigs. Das geschah wohl in erster Linie mit Rücksicht auf den Herzog und in dem Wunsch, keinen wahl- und planlosen Seeraub zu entfesseln, sondern ihre eigenen Kaper erst dann einzusetzen, wenn dadurch Erfolge auf politischem Gebiet erzielt werden konnten. Sie mußten aber sehen, daß sowohl ihre Ordonnanzen gegen England wie zur Konzentration ihres Handels mit den Niederlanden wenig genug fruchteten. Zwar der Bischof von Lüttich trat dem Verbot der englischen Tuche für seine Diözese und Untertanen bei, nachdem er von der Hanse die Zusage erhalten hatte, daß seine infolge der Zerstörung ihrer Heimat nach Huy übergesiedelten Untertanen aus Dinant die hansischen Privilegien für zwanzig Jahre gebrauchen dürften. Ein anderer Teil der Dinanter, der nach Middelburg übergesiedelt war, hatte die Anwesenheit Eduards IV. in Holland benutzt, um sich von ihm den Genuß der hansischen Zollfreiheiten in England bestätigen zu lassen.[2]) Der Herzog von Burgund hingegen war einem Anschluß an das hansische Verbot, seitdem sein Schwager wieder auf dem englischen Thron saß, abgeneigt, gestattete sogar Köln die Durchfuhr englischen Tuchs durch seine Länder.[3]) Köln wußte seinen Handel in England für ein weiteres Jahr sicherzustellen, indem es von König Eduard am 6. Juli 1471 eine Bestätigung seiner Freiheiten bis Ostern 1472 und dann die Verlängerung derselben um ein weiteres Jahr erlangte. Die Versuche

---

[1]) HR. 2. VI n. 523, 538—541, 548, 551, vgl. Hirsch i. Caspar Weinreich, S. 95.

[2]) HR. 2. VI n. 318, 319, 330 § 7, 332, 356 § 67, 364, 437 § 15, 438, 443, S. 412 Anm. 3. Vgl. Pirenne, Dinant dans la hanse teutonique, 1904, S. 22ff., der jedoch den Zusammenhang, in dem das von der Hanse begehrte Tuchverbot steht, übersieht und dasselbe dahin auslegt, daß die Hanse sich dadurch ein Monopol des Tuchverkaufs habe vorbehalten wollen gegenüber der Diözese Lüttich.

[3]) HR. 2. VI n. 434, 437 § 12.

Kölns jedoch, eine Bestätigung für alle Zukunft zu erlangen, waren vergeblich.[1])

Aber auch viele und wichtige Hansestädte machten Winkelzüge in der Befolgung des Tuchverbots. Über die Niederlande und den hansischen Westen kamen die englischen Tuche auf die Messen zu Frankfurt, nach Nürnberg, selbst nach Breslau und Galizien, wo bisher die hansischen, besonders die preußischen Kaufleute den Bedarf daran befriedigt hatten. Aber durch die Holländer und den Schmuggelhandel von Danzigern, die entgegen den Stapelbestimmungen in Holland und Seeland lagen, kamen sie auch zur See nach dem Osten. Auch diesmal, wie ja meistens, litt die Durchführung einer hansischen Maßregel unter dem gegenseitigen Handelsneid der Städte. Viele von ihnen wollten sich ihr nicht anschließen oder wie Magdeburg und Danzig nicht mit ihrer Durchführung vorangehen, damit nicht andere durch ihre Nichtbefolgung einen kommerziellen Vorteil vor ihnen hätten.[2])

Nicht anders war es mit der Befolgung der hansischen Ordonnanzen über den Stapelzwang in Brügge. Die preußischen Städte hatten den von den wendischen im April 1471 an sie gesandten Sekretär des Brügger Kontors ohne zusagenden Bescheid entlassen. Danzig verlangte, daß der Verkehr seiner Schiffer und Kaufleute in Holland und Seeland durch die hansischen Ordonnanzen nicht beeinträchtigt werde. Die Breslauer blieben nach wie vor in Brabant und versandten ihre Tucheinkäufe direkt von dort.[3]) Lübeck und Hamburg sorgten nicht für die vollständige Schließung der Landfahrt nach Flandern. So kamen auf diesem Wege Stapelgüter nach Holland und Brabant, statt nach Brügge, und schickten umgekehrt Brabanter und Holländer ihre Tuche direkt an die Hansestädte. Auch auf den bekannten Schleichwegen durch Holstein und Schleswig von Husum und Itzehoe nach Flensburg, Schleswig und Neustadt suchten sich die Waren der Kontrolle und dem Zwang zu entziehen. Und auch in Stade fand der Schmuggelhandel eine Stätte.[4]) Hamburger blieben in Handelsgesellschaft mit Holländern und sandten sich gegenseitig direkt Stapelwaren zu in irreführenden

[1]) HR. 2. VI n. 466, 511, 512 u. Anm. 3, 513, vgl. 636 u. Anm. 3.

[2]) HR. 2. VI n. 470 § 5, 14, 473—475, 477, 480, 483 § 1, 485 § 1, 547, 589.

[3]) HR. 2. VI n. 470 § 5, 6, 472, 473.

[4]) HR. 2. VI n. 596 § 18, 598, 610.

Verpackungen u. a. Kampen, Zwolle, auch Groningen und andere Nachbarstädte machten sich das gespannte Verhältnis zwischen Deventer und den Holländern zunutze, um die holländischen Tuche auf ihre Märkte zu ziehen.[1]) Kampen war überhaupt nicht willens, die hansischen Stapelordonnanzen zu befolgen.[2]) Die Holländer unterwarfen sich denselben natürlich erst recht nicht. In Verbindung mit Kaufleuten süderseeischer Städte und unter dem Vorgeben, in diesen beheimatet zu sein, setzten sie ihr Tuch in Livland ab und holten hansische Stapelgüter von dort.[3]) Ein Hauptgrund für diese Übertretungen der Ordonnanzen war jedoch, daß in den Hansestädten selbst eine mindestens unzureichende Kontrolle über die Herkunft der Tuche geführt, Zertifikate des Kontors darüber nicht gefordert wurden.

Köln erzielte in dem Schoßprozeß am 6. September 1471 abermals ein obsiegendes Erkenntnis des burgundischen Rats. Es wurde vom Herzog von jeder Schoßentrichtung an das Kontor in Brabant, Holland und Seeland freierklärt und das Brügger Kontor dem Antrag Kölns gemäß zum Ersatz der Kosten des Hauptprozesses und zur Rückerstattung aller außerhalb Flanderns Kölnern abgeforderten Schoßbeträge verurteilt.[4]) Die diplomatischen Erfolge in England und Burgund erfüllten Köln mit lebhafter Freude. Es bemerkte überdies, daß seiner Verhansung von seiten vieler Hansestädte nicht streng Rechnung getragen, der Verkehr seiner Kaufleute in diesen stillschweigend geduldet wurde. Es versuchte sogar, wie schon einmal vor zwei Jahrzehnten, sich mit anderen über die lübische Stapelpolitik unzufriedenen Hansestädten, wie Danzig und Breslau, ins Einvernehmen zu setzen, sie von der hansischen Sache abzuziehen.[5]) Und wie in England versuchte Köln auch in Flandern die Privilegien der Hanse vom Herzog sich gesondert verleihen zu lassen.[6])

So war die Lage Kölns in seinem Streit mit der Hanse bisher durchaus günstig. Einen Grund, auf die Fortführung seiner Politik zu verzichten, sah es nicht. Die Hanse hingegen sah die Schwierig-

---

[1]) HR. 2. VI n. 465 § 1—5, 470 § 8, 488, 489 § 1—5.
[2]) HR. 2. VI n. 481, 500.
[3]) HR. 2. VI n. 470 § 7, 474.
[4]) HR. 2. VI n. 465 § 6, 467 u. Anm. 3, 468, 469, 533.
[5]) HR. 2. VI n. 465 § 6, 7, vgl. 489 § 6, 497, 514 § 13, 533.
[6]) HR. 2. VI n. 508 u. Anm. 2, 510 u. Anm. 1.

keiten, die der Durchführung ihrer Absichten sich entgegentürmten, bedenklich anwachsen. Wie zu erwarten, geriet nun auch der Herzog über die Eingriffe, die die Hanse sich durch die Stapelordonnanz in die innern wirtschaftlichen Verhältnisse seiner niederländischen Provinzen erlaubte, in Unwillen. Auf Klage seiner holländischen Untertanen begehrte er von der Hanse die Abschaffung, zum mindesten die zeitweilige Aufhebung der Ordonnanz über den Stapelzwang.[1]) Als Antwort setzte ihm die Versammlung der Städte zu Lübeck am 25. September 1471 Ursprung und Inhalt desselben weitläufig auseinander. Sie hob vor allem hervor, daß es sich dabei um die Wiederherstellung uralter Verhältnisse handle, die nur im Lauf der Zeit in Verfall gekommen seien, indem Flandern und Brügge mehr und mehr ihre alte Zentralstellung im niederländischen Handel eingebüßt hätten. Sie stellte denn auch in Hinsicht auf den Nutzen und die Unbequemlichkeiten ihrer Stapelpolitik die Untertanen des Herzogs und ihre Mitglieder auf eine Stufe. Sie konnte der Fürsprache der Fläminger beim Herzog gewiß sein und lehnte sein Verlangen nach Aufhebung der Stapelordonnanz ab.[2])

Zugleich suchte dieselbe Versammlung die Durchführung des Stapelrezesses zu erleichtern. Zwar das vom Kontor beantragte Verbot der Landfahrt zwischen Flandern und Lübeck genehmigte sie nicht. Statt seiner sollten aber nun jährlich zwei Flotten die östlichen Stapelgüter von der Elbe nach dem Zwijn befördern. Danzig, Breslau, die sächsischen und livländischen Städte wurden ermahnt, den Stapelrezeß anzuerkennen, zu befolgen, über die eingeführten Tuche und den Handel der Holländer genaue Kontrolle zu üben. Dem Kontor wurde ein besonderes Siegel verliehen, womit die vorschriftsmäßig nach Brügge oder den beiden Märkten gebrachten Tuche beglaubigt werden sollten.[3])

Danzig aber nahm den Unwillen des Herzogs gegen die Stapelordonnanz zum Vorwand, um gegen dieselbe nun offen und scharf Front zu machen. Es verlangte die Zurücknahme derselben und gänzlich freien Verkehr für die Hansen in den gesamten Niederlanden. Seine Erörterungen klangen immer wieder in den

---

[1]) HR. 2. VI n. 470 § 3, vgl. n. 449 § 5, 478.
[2]) HR. 2. VI n. 470 § 3, 471, 478.
[3]) HR. 2. VI n. 470 § 4—10, 472—475.

Gedanken aus, daß die Hanse durch die Durchführung des Stapelrezesses wahrscheinlich einen großen Krieg mit dem Herzog heraufbeschwören werde. Die wendischen Städte konnten diese Befürchtung mit Recht zurückweisen.[1]) Es sah durchaus nicht nach Krieg aus. Der Herzog beruhigte sich bei den Erklärungen der Städte über die Zwecke der Stapelpolitik. Die wendischen Städte führten ihre Absichten gegen Holland weiter, indem sie den Stillstand im Beginn des Herbstes 1471 ablaufen ließen, um, wie sie Danzig gegenüber betonten, die Holländer zur Abschaffung verschiedener neuer Auflagen im allgemeinen hansischen Interesse zu nötigen und, was der Hauptgrund, ihren Anteil am ostwestlichen Verkehr wieder einzuschränken zum Vorteil der Hansen.[2]) Die Stimmung der Holländer war allerdings über alle diese Maßregeln gereizt genug, sie hätten gern gegen die wendischen Städte losgeschlagen, lieber als daß sie untätig ihren Handel mit dem Osten hinschwinden sahen. Aber der Herzog versagte ihnen dazu seine Erlaubnis.[3]) Der Feind, der seine Westgrenze bedrohte und ihm auch zur See in nicht unerheblichem Maß zu schaffen machte, mußte ihn ebenso sehr davon abhalten, seine Seestreitkräfte zu zersplittern, als die Hanse durch Feindseligkeiten seinem französischen Gegner in die Arme zu treiben.

Am 5. Februar 1472 verständigten sich in Oldesloe Lübeck und Hamburg, während sie zugleich übereinkamen, die Stapelpolitik im weitesten Umfang trotz aller Anfeindungen und Nichtbeachtung fortzuführen, über ein kräftiges Vorgehen gegen England. Hamburg wollte seine Bürger bestimmen, außer den schon ausgelaufenen Kapern noch mehr auszuschicken, Lübeck seine Friedeschiffe um Ostern nach dem Westen zur Bekämpfung der Engländer aussenden. Da es in Hamburg unmöglich war, Lotsen aufzutreiben, die der englischen Küstengewässer kundig waren, ersuchten beide Städte das Kontor zu Brügge, dort solche für die hansischen Auslieger zu gewinnen. Zugleich erließen sie an Köln, die süderseeischen Städte, die Brabanter und Seeländer Warnungen vor dem Besuch Englands.[4]) Mit einem energischeren Vorgehen gegen England wollten die Städte natürlich in erster Linie auf König Eduard und

[1]) HR. 2. VI n. 482, 483 § 2, 3, 484, 485 § 2, vgl. 589.
[2]) HR. 2. VI n. 485 § 2.
[3]) HR. 2. VI n. 529, S. 431 Anm. 1, n. 554 Nachschr.
[4]) HR. 2. VI n. 505 § 6, 8, 9, 507, 526.

Herzog Karl einen größeren Druck ausüben, aber auch eine Lage schaffen, so daß sie mit gutem Grund etwaige Hilfswerbungen König Christians gegen Schweden ablehnen konnten.[1]) Aber der hansische Kaperkrieg, und das ist als Entschuldigung für seine geringe Energie und Planmäßigkeit in Anschlag zu bringen, entbehrte im Westen, da er genötigt war, die Gegner dort aufzusuchen, vor allem guter Stützpunkte. Die beste Basis, die Niederlande, war ihm durch Herzog Karl verschlossen, der den hansischen Ausliegern seine Häfen verbot und jeden mit dem Tode bedrohte, der mit ihnen in Beziehungen stehen würde.[2])

Den Holländern gegenüber schien den Städten dieser Zustand der Unsicherheit zwischen Krieg und Frieden ausreichend, um ihren Handel lahmzulegen. Dazu bedurfte es nicht erst des offen feindseligen Aktes der Geleitsentziehung. Mit Fug konnten die Städte nun im März 1472 im Beginn der neuen Schiffahrtsperiode das Statut gegen die Befrachtung der Holländer durch Hansen erneuern.[3]) Amsterdam suchte dagegen die Unzufriedenheit Danzigs über die Stapelpolitik und die Beschränkungen des holländischen Ostseeverkehrs zu nutzen und bot Danzig ein Zusammenhalten zur Verteidigung der alten gegenseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen gegen die Anschläge der wendischen Städte an. Es ist bezeichnend, daß Danzig dies Anerbieten seinen Bürgern bekannt gab.[4])

Der endliche Entschluß Lübecks und Hamburgs, Kaperschiffe auszusenden, wurde von Danzig wie vom Brügger Kontor mit Freude begrüßt. Mit Erfolg vereinigte andererseits Lübeck seine Bitten mit denen des Kontors bei Danzig, das Krawel, den Schrecken der Feinde, schnell wiederherstellen zu lassen, damit die Engländer desto eher zum Frieden gezwungen werden könnten.[5]) Um Mitte Mai 1472 erschien ein großes Kriegsschiff von Lübeck, der Mariendrache, im Zwijn, ein anderes lübisches, der Jürgendrache, ging unterwegs unter. Sie hatten nebst kleineren Schiffen die Flandernflotte unter großen Unbilden des Wetters nach dem Zwijn geleitet.[6]) Aber auch die Gegner waren tätig. Die Franzosen lagen mit

[1]) Vgl. v. der Ropp i. HR. 2. VI S. 465f.
[2]) HR. 2. VI n. 505 § 7, 506, S. 473 Anm. 1.
[3]) HR. 2. VI n. 514 § 1—3.
[4]) HR. 2. VI n. 520, 590.
[5]) HR. 2. VI n. 523—525.
[6]) HR. 2. VI n. 542—549, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 344f.

beträchtlicher Macht in See. Bei Nieuport bestand ein überwiegend lübisches Geschwader von sechs Schiffen am 14. Juni 1472 vom Mittag bis Sonnenuntergang rühmlich einen heftigen Geschützkampf mit einer Flotte von 18 französischen Schiffen, wich aber dann vor der Übermacht in die Wielinge zurück. Darauf fielen den Franzosen neun Schiffe der Fläminger, die mit Salz aus der Baie zurückkehrten, in die Hände. Die Franzosen beherrschten den Kanal. Sie nahmen 18 Heringsbuysen aus Hoorn weg und schreckten die andern von der Ausfahrt ab. Die Holländer wagten sowohl deshalb wie wegen des Baiensalzverbots König Christians die Baienfahrt nicht.[1]) Nun erschienen, während zu Lande die französische Macht erfolgreich gegen Herzog Karls Verbündeten, Herzog Karl von Guyenne, vordrang, der Herzog von Burgund aber in Frankreich einrückte,[2]) auch die Engländer mit einer Flotte von 23 Kriegsschiffen vor dem Kanal zur Bekämpfung der französischen Flotte. Mitte Juli 1472 fielen sie über eine Anzahl Lübecker und Danziger Schiffe her, die sorglos und unachtsam in der Wielinge lagen, führten drei mit sich fort und verbrannten den Mariendrachen.[3]) Die hansische Tuchflotte konnte wegen der Gefährdung des Wegs durch die Engländer erst im Herbst 1472 unter dem Geleit Paul Benekes, der statt des unschlüssigen Pawest endlich den Befehl über das große Krawel übernommen hatte und durch den Glanz seines Namens beutelustige Mannschaft, ruters, in seine Dienste zog, die Reise vom Zwijn nach der Elbe ausführen.[4])

Aber nun machte König Eduard IV. den ersten Versuch, sich der Hanse zu nähern. Noch im Herbst 1471 hatte diese ein abermaliges Vermittelungsanerbieten des Herzogs im wesentlichen mit denselben weitgehenden Forderungen beantwortet wie im vergangenen Jahre.[5]) Vielleicht fürchteten England wie Burgund eine Verständigung zwischen der Hanse und Frankreich, die ihnen, da sie sich mit ungeteilter Aufmerksamkeit gegen Frankreich wenden

[1]) HR. 2. VI n. 553 u. Anm. 1. Velius, Chron. van Hoorn, S. 50.

[2]) HR. 2. VI n. 554—556, 594.

[3]) HR. 2. VI n. 557, S. 522 Anm. 2, S. 467, vgl. VII n. 35 §§ 44, 77, n. 40 § 16, 80 § 16.

[4]) HR. 2. VI n. 550—552, 557—559, S. 524 Anm. 1. Hirsch i. Casp. Weinreich, S. 95.

[5]) HR. 2. VI n. 484, 486.

wollten, unbequem hätte werden müssen. Allerdings suchte die französische Politik eifrig Verbündete zu sammeln. Durch Vermittlung der altbefreundeten schottischen Macht erlangte sie am 7. September 1472 ein Freundschaftsbündnis mit König Christian von Dänemark.[1] Und durch diesen, wie zuvor schon durch den Polenkönig, suchte sie die Hanse zur Einwilligung in einen Stillstand zu bewegen.[2] Und auch die Tätigkeit der hansischen Auslieger war nicht ganz leicht zu nehmen. Leistete auch das große Krawel positiv sehr wenig und erlitten hansische Schiffe von ihren Gegnern wiederholt Schlappen, so taten doch andere hansische Auslieger, außer Danzigern namentlich Hamburger, den Engländern an Schiffen nicht unbeträchtlich Abbruch, und auch die mit der Hanse verfeindeten Bretagner erlitten in diesem Jahre durch sie verhältnismäßig starke Verluste. So nahm ihnen z. B. 1472 ein Hamburger Auslieger, Johann Pothorst, auf einen Schlag fünf Schiffe ab und führte sie in die Elbe.[3] Dazu empfand England mit den Jahren trotz der mangelhaften Durchführung der hansischen Tuchsperre und trotz der offenen Tür, die es für seinen Handel in Burgund hatte, das Darniederliegen seiner Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zur Ostsee und die Störung seiner sonstigen Seeverbindungen durch die hansischen Auslieger mit zunehmender Schwere. Nur London lehnte den Frieden noch hartnäckig ab.[4]

Schon Anfang Mai 1472, als es im Westen bekannt geworden, daß Lübeck und Hamburg den Seekrieg energischer betreiben würden, ließ die englische Regierung privatim und offiziell das Kontor zu Brügge wegen der hansischen Friedensbedingungen sondieren. Die Forderungen der Hanse entsprachen im wesentlichen den früher von ihr erhobenen.[5] Es kam unter Vermittlung des Kontors zur Vereinbarung von Verhandlungen, die am 1. Juli 1473 in Utrecht stattfinden sollten.[6] Von England nun umworben, konnte die Hanse ruhig die Antwort König Ludwigs auf ihre durch König Christian ihm vermittelten Vorschläge abwarten.

---

[1]) HR. 2. VI S. 532 Anm. 5.

[2]) HR. 2. VI n. 487, 574—579, 623.

[3]) HR. 2. VI S. 467 u. Anm. 1, VII S. 419 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI n. 547 Nachschrift, 594, 550.

[5]) HR. 2. VI n. 595, 547 Nachschrift.

[6]) Vgl. HR. 2. VI n. 548, 550, 552, 592 u. Anm. 1—3, 593, 595, 596 § 2—8, 603, 608, 638, 639.

Jahrelang war über das Verhältnis der Hanse zu Flandern nichts verlautet. Die Lede waren zwar durchaus einverstanden mit den hansischen Stapelzwangsbestrebungen, aber sie hielten an der Drohung fest, der Hanse ihre Privilegien nicht halten zu wollen, da die hansischen Kaufleute den Stapelrezessen so wenig Folge leisteten.[1]) Der Streit zwischen dem Kontor und Gent fand 1472 endlich seine Erledigung, freilich zum Vorteil Gents. Denn die Hanse unterwarf sich für die nächsten sechs Jahre seiner Akziseforderung.[2]) Auch für die Verbindung Brügges mit der See geschah endlich wieder etwas, nachdem die Zusammenziehung seiner Kriegsflotte im Frühjahr 1470 dem Herzog den schlechten Zustand des Zwijn klargemacht hatte und auch von den wendischen Städten 1471 bei den Leden Beschwerde über die Seichtheit des Fahrwassers erhoben worden war. Der Herzog genehmigte die Wiederherstellung der alten Verbindung zwischen Sluys und dem Meer durch das Zwartegat, die Lede trugen die überaus hohen Kosten. Überdies wurden die Fahrrinnen im Zwijn durch Tonnen und Baken, deren Herstellung Kampen in Auftrag gegeben wurde, bezeichnet.[3]) Für die Hanse aber traten die Beziehungen zu Flandern in den letzten Jahren hinter den großen politischen Fragen zurück. Sie mußte auf diese ihre vollste Aufmerksamkeit konzentrieren, und vielleicht hängt es auch hiermit zusammen, daß von ihrer Stellung zu Flandern in dieser Zeit so sehr selten die Rede ist.

In den Hansestädten bereitete man sich nun auf die Verhandlungen mit England vor. Danzig holte im Herbst 1472 ein Gutachten seiner Bürgerschaft ein, wie man sich zu erneuten Ansprüchen der Engländer auf Einräumung der im Vertrag von 1437 bewilligten Vorrechte verhalten solle, und diese sprach sich für entschiedene Ablehnung solcher aus.[4]) Besonders deutlich wurde der Wunsch der Engländer nach Frieden dadurch, daß sie Hindernisse einer schnellen Verständigung mit den Hansen aus dem Wege

[1]) HR. 2. VI n. 478, 497.

[2]) HR. 2. VI n. 591, 596 § 33, 604—606, zuvor Hans. UB. IX S. 694 Anm. 1, HR. 2. VI n. 367, 449, 478, 479.

[3]) HR. 2. VI n. 478, 479, 596 § 13, 650, VII n. 138 § 158, Gilliodts-van Severen, Invent. des Archives de Bruges, VI S. 29 f. Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 499.

[4]) Script. rer. Prussic. IV S. 706 f.

zu räumen suchten. In Vorverhandlungen mit dem Kontor vereinbarten sie deshalb bereits im April 1473 Umfang und Abfassung der beiderseitigen Vollmachten. Denn oft genug scheiterten, wie bekannt, Verhandlungen an dem Streit der Parteien über diese freilich häufig praktisch sehr wichtigen Formfragen.[1])

Jedoch hatten auch Lübeck und seine Nachbarstädte Grund, nunmehr Frieden und Ruhe zu wünschen. König Christian nämlich verzichtete auf die Fortsetzung seiner Unternehmungen gegen Schweden und söhnte sich im Frühjahr 1473 mit seinem Bruder Gerd aus. Damit fielen die beiden Fesseln von ihm, die ihn bisher den wendischen Städten gefügig gemacht hatten. Alsbald trat er in enge Beziehungen zu dem größten Feind städtischer Selbständigkeit in Deutschland, Kurfürst Albrecht Achilles von Brandenburg. Die wendischen Städte mußten erwarten, daß König Christian nun seinen Groll über seine lange Abhängigkeit von ihnen sie entgelten zu lassen versuchen werde.

Den Wunsch Englands, die Auslieger sogleich im Frühjahr 1473 zurückzurufen, lehnte die Hanse natürlich ab. Sie bewilligte einen Stillstand zur See nur für die mögliche Dauer der Utrechter Verhandlungen, vom 25. Juni bis 1. Oktober. So tummelten sich denn bis Mittsommer namentlich die Hamburger Auslieger erfolgreich im Westen.[2]) Vier von diesen und dazu Paul Beneke mit dem großen Krawel, das von Danzig seiner kostspieligen Unterhaltung wegen im Winter an drei Bürger verkauft worden war mit der Erlaubnis, damit das Kapergeschäft weiter zu betreiben, sowie ein anderes Danziger Kaperschiff fuhren um den 10. April 1473 aus der Elbe, wo sie den Winter zugebracht hatten.[3]) Es war eine der letzten hansischen Heldentaten in diesem Seekrieg, daß am 27. April Paul Beneke mit dem großen Krawel an der Küste von England eine unter burgundischer Flagge segelnde florentiner Galeide wegnahm. Der überaus reiche Fang wurde nach Stade in Sicherheit gebracht und zwischen den Reedern, zu denen auch mit $^1/_6$ Anteil der Schiffer Paul Beneke selbst gehörte, einerseits und der Mannschaft andererseits, etwa 200 Mann, zu gleichen Hälften geteilt.

---

[1]) HR. 2. VI n. 637—639, VII n. 540, VI n. 644—648, 651, 652, VII n. 18—24.

[2]) HR. 2. VI S. 467 Anm. 1, S. 576 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VI n. 640, 641.

Auch zwei Gemälde, von denen das „jüngste Gericht“ von Hans Memling noch jetzt der größte Schatz der Marienkirche zu Danzig ist, gehörten zur Beute. Die Tat wurde als eine echte und kühne Seemannstat alsbald überall in den hansischen Schifferkreisen gepriesen, schnell sagenhaft ausgeschmückt, und spätere Geschlechter freuten sich an ihr. Der Chronist Reimar Kock überschrieb einen besonderen Abschnitt seiner Chronik: „van Pawel Beneken, einem dudeschen helde“, und gefiel sich in breiter, behaglicher Schilderung des Ereignisses. Lübeck, Hamburg und das Brügger Kontor aber besorgten sofort, daß der Herzog diese Verletzung und Vergewaltigung der burgundischen Flagge gewiß nicht ohne Antwort lassen werde.[1])

Anfang Juli 1473 traten in Utrecht mit den Gesandten Englands die Boten der Städte zusammen, die von den wendischen kraft der ihnen von der Hanse 1470 erteilten Vollmacht dazu geladen waren, Lübeck, Hamburg, Danzig, Dortmund, Münster, Deventer und Bremen, zu denen sich noch die von Kampen gesellten. Die Leitung lag in den Händen des lübischen Bürgermeisters Heinrich Castorp. Vertreten waren ferner die hansischen Kontore zu London, Brügge und Bergen. Und um die Verhandelnden sammelten sich Gesandte der Herzöge von Burgund und Bretagne, des Herrn von Bergen op Zoom, der Städte Antwerpen und Mecheln, der Dinanter in Huy, der Lande und Städte von Holland, Seeland und Friesland und schließlich auch Kölns. Die England-Burgund-Bretagne feindliche Machtgruppe Frankreich-Schottland-Dänemark war dagegen nicht vertreten. Jedoch gaben die Hansestädte ihre Verbindung mit dieser Gruppe nicht auf. Vielmehr knüpften gerade nach ihrem Eintreffen in Utrecht ihre Boten direkt mit König Ludwig Verhandlungen über einen Stillstand an, gewiß in erster Linie um dadurch Einfluß auf den Gang ihrer Verhandlungen mit den Engländern auszuüben.

Und diese geschickte Politik trug gute Früchte. Richtig hatte Lübeck erkannt, daß nun, wenn jemals, der Augenblick gekommen sei, das zu erreichen, was im Interesse des hansischen Handels wünschenswert war. Verhältnismäßig glatt schritten die Verhandlungen in Utrecht vorwärts. Die Grundlagen für die Herstellung

---

[1]) v. d. Ropp I. HR. 2. VII S. 2 u. Anm. 1, woselbst die Angabe der Quellen, n. 28, 30—33, 52, v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 130.

des Friedens wurden erörtert und vorläufig festgestellt. Aber die Mehrzahl der hansischen Ansprüche mußte erst der Genehmigung des Königs und Parlaments unterbreitet werden. Daher wurden die Verhandlungen am 29. Juli bis zum 1. September vertagt.[1])

Parallel gingen Verhandlungen zwischen den Boten Lübecks und Hamburgs und den burgundischen Gesandten, an deren Spitze der Statthalter von Holland und Seeland, der Herr von Gruthus selbst stand. Verabredet waren sie bereits im April in Lübeck, als der Herzog dort durch einen Sekretär die Aufhebung des Stapelzwangs zu Brügge verlangt hatte, aber von den Städten abschlägig beschieden worden war.[2]) Der Herzog war nicht die Persönlichkeit, trotz der ablehnenden Antwort der Städte das, was er sich vorgenommen hatte, fallen zu lassen. Die hansische Stapelordonnanz erschien ihm als Eingriff in seine landesherrlichen Rechte, als Vergewaltigung namentlich seiner holländischen Untertanen. Aber auch in Utrecht forderten seine Unterhändler, ehe man in irgendwelche andere Verhandlungen eintrete, vergeblich die Aufhebung, wenigstens eine zeitweilige Außerkraftsetzung des Stapelzwangs. Die Städter verlangten einen mehrwöchigen Aufschub der Verhandlungen, angeblich weil sie die Meinung ihrer Städte üner die burgundische Forderung einholen, in Wahrheit weil sie sich mit ungeteilten Kräften den englischen Verhandlungen widmen wollten.[3]) Das Brügger Kontor aber setzte die vier Lede Flanderns in Bewegung, um zugunsten des Stapels Vorstellungen beim burgundischen Kanzler zu erheben.[4]) Es hielt jedoch andererseits der Hanse gegenüber sein wiederholt schon vorgebrachtes Gesuch aufrecht, daß diese es der undankbaren Aufgabe, die hansischen Ordonnanzen und besonders den Stapel zu verteidigen, entlasse und ihm gestatte, sich aufzulösen; natürlich ohne Erfolg.[5])

Als Ende August 1473 die burgundisch-hansischen Verhandungen wiederaufgenommen wurden, war die Stellung beider Teile zur Stapelfrage unverändert und die Haltung der burgundischen und holländischen Gesandten recht unfreundlich. Jedoch es machte

[1]) HR. 2. VII n. 34 passim, vgl. n. 22, 23, 36, 37, v. d. Ropp das. S. 2ff.

[2]) HR. 2. VI S. 576 Anm. 2, n. 652, VII S. 1 u. Anm. 3, S. 11 Anm. 5, n. 24, 25.

[3]) HR. 2. VII n. 35 § 1—30.

[4]) HR. 2. VII S. 5 Anm. 2, n. 35 § 57.

[5]) HR. 2. VI n. 639, VII n. 35 §§ 57, 58.

Eindruck auf sie, daß die Hanse auf gute Beziehungen zu Burgund kein sonderliches Gewicht zu legen schien, daß Heinrich Castorp die Drohung ausstieß, es solle ihr nicht darauf ankommen, mit den Holländern ewig Krieg zu führen und dafür auch die Unterstützung ihrer Herren und Freunde — eine sehr verständliche Drohung für die Holländer nach der Probe, die die wendischen Städte ihnen durch König Christian gegeben hatten — zu gewinnen. Die Städter willigten schließlich ein, daß der Stillstand mit den Holländern mit gegenseitiger Handels- und Verkehrsfreiheit bis zum 1. Januar ausgedehnt und die Verhandlungen über die holländisch-wendischen Streitigkeiten, den Stapel und andere Zwistigkeiten auf den 4. November vertagt wurden.[1]) Dasselbe wurde zwischen ihnen und dem Gesandten des Herzogs von Bretagne verabredet. Denn der Herzog, obwohl zur Verständigung geneigt, wollte sein Verhalten ganz nach dem seines burgundischen Verbündeten einrichten.[2])

In den Klageschriften, die zwischen den Boten von Hamburg und Lübeck und den Holländern zur Beantwortung auf der nächsten Tagfahrt ausgewechselt wurden,[3]) nahmen beiderseits die Beschwerden über Neuerungen und Erhöhungen in Abgaben und Zöllen den Hauptraum ein. Ferner verlangten die Hansen nachdrücklich unter anderem, daß die Kaufleute von Leiden auf den Handel mit den dort hergestellten Tuchen verzichteten und ihn wie früher den Hansen überließen, und drohten andernfalls ihre Forderung durch Zölle auf die Leidener Tuche erzwingen zu müssen. Umgekehrt erläutern verschiedene Klagen der Holländer die Bestrebungen namentlich Hamburgs, seine Stapelstellung zu vergrößern. Es hatte seinen Stapelzwang für Wein und Korn verschärft und auf die Magdeburger Dielen, einen seit etwa zwei Jahrzehnten aufgekommenen Handelsartikel, ausgedehnt; die Fremden durften dieselben nicht mehr direkt von den sächsischen Händlern, sondern nur noch von seinen Bürgern kaufen.[4]) Auch die sächsischen Städte hatten, als sie von Lübeck zur Mitwirkung bei den hansisch-englischen Verhandlungen aufgefordert wurden, gegen Hamburg heftige Vorwürfe

[1]) HR. 2. VII n. 35 § 95ff., n. 46.
[2]) HR. 2. VII n. 35 § 31, n. 34 §§ 132—135, 139.
[3]) HR. 2. VII n. 39, 40.
[4]) Vgl. auch HR. 2. VII n. 140 § 5.

erhoben, daß es unter dem Einfluß seiner Englandfahrer ihren Bürgern die Verfrachtung ihrer Güter in hamburgische Schiffe im Verkehr mit England neuerdings verweigere. Hamburg wollte sich für die Kaufleute seines sächsischen Hinterlandes gänzlich zum Stapel ihrer Ein- und Verkäufe machen. Unter solchen Umständen, bemerkten die sächsischen Städte gegen Lübeck, könnten sie nicht begreifen, was für einen Nutzen und Vorteil die hansisch-englischen Verhandlungen ihnen bringen könnten, wenn sie durch Hamburg vom Verkehr mit England abgeschnitten würden.[1])

Es war ein Vorteil für die Hanse, daß der Herzog von Burgund nicht in der Lage war, unter den augenblicklichen politischen Verhältnissen seinem Verlangen nach Aufhebung des hansischen Stapelzwangs in Brügge ernsteren Nachdruck zu geben, und daß er auch auf Genugtuung wegen der Galeide nicht entschiedener drang. Zwar hatte er schon am 30. Mai 1473 auf Betreiben des nominellen Haupteigentümers von Schiff und Ladung, Thomas Portinari von Florenz, der bei ihm hochangesehen, sogar Mitglied seines Rats war, ein Mandat erlassen. Das Kontor wurde dadurch zur Genugtuung für den der burgundischen Flagge angetanen Schimpf und zum Schadenersatz aufgefordert und im Fall der Verweigerung mit Arrest seiner Waren und gerichtlichem Verfahren bedroht.[2]) Indes Portinari hatte Gründe, das Mandat vorläufig geheimzuhalten. Und während der Utrechter Verhandlungen lehnten die Hansen jede Verantwortung für den Vorfall ab und verwiesen die Geschädigten an die Reeder des Schiffs.[3])

Als die englischen Boten Anfang September 1473 wieder in Utrecht erschienen, die Hanseboten durch Verschleppung hinzuhalten, durch den Herzog von Burgund einen Druck auf sie auszuüben suchten, drohten statt aller Antwort diese mit Abreise und Abbruch aller weiteren Verhandlungen. Jetzt schlug das Verhalten der Engländer schnell um. Da aber das Parlament erst im Oktober zusammentrat, hatte der König der Entscheidung desselben nicht vorgreifen wollen und können. Denn wenngleich er den Hansen große Privilegien verheißen hatte, so war er doch von der guten

---

[1]) HR. 2. VII n. 93.

[2]) HR. 2. VII n. 29.

[3]) HR. 2. VII n. 34 § 10, n. 35 passim, vgl. v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels usw., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 131 ff.

Stimmung gerade der Volkskreise, die im Unterhaus das Wort führten, nicht unabhängig. Die Engländer und Hansen in Utrecht einigten sich daher am 19. September über einen vorläufigen Vertrag, der den Stillstand bis zum 1. März 1474 ausdehnte. Einer neuen Tagfahrt zu Utrecht am 15. Januar wurden der Abschluß des Friedenswerks, das durch diese Verhandlungen im Sinne der hansischen Wünsche gesichert war, und die endgültige Feststellung der größeren Mehrzahl der Bedingungen zugewiesen.[1])

Der Hauptgrund für den Umschwung im Verhalten der Engländer war ein äußerer. Denn von ihren Genossen, die sie im Juli an König Ludwig gesandt hatten, erhielten die Hanseboten die frohe Nachricht, daß eine Verständigung mit Frankreich erzielt sei. Mit großer Gunst und Freigebigkeit war der König den hansischen Gesandten entgegengekommen. Am 25. August 1473 hatte er ihrem Wunsch gemäß der Hanse einen zehnjährigen Stillstand bewilligt, während dessen alle gegenseitigen Ansprüche ruhen, der Handelsverkehr nicht behindert werden, die Hanse ihre Privilegien genießen und eine hansische Gesandtschaft in Frankreich zum Abschluß eines Vertrags erscheinen sollte.[2]) Die Kunde vom Abschluß dieses Stillstands machte großen Eindruck auf die Engländer und Holländer, die Tatsache stieß sie, wie der Sekretär des Londoner Kontors bemerkte, vor den Kopf, sie legten sie ungünstiger für sich aus, als sie war und nach den Absichten der Hanse sein konnte. Das Entgegenkommen Ludwigs XI., durch das er sich auch für den Fall einer Verständigung der Hanse mit seinen Gegnern ihre Geneigtheit sichern wollte, hatte für die Hanse den Hauptvorteil, daß es sehr wesentlich dazu beitrug, die Engländer endgültig zur Nachgiebigkeit zu bewegen.[3])

Die bevorstehende Verständigung zwischen der Hanse und England gefährdete aber die Stellung Kölns in England aufs schwerste. Denn eine der Hauptforderungen der Hanse war die Einwilligung Englands in die Ausschließung der Kölner vom Genuß ihrer englischen Privilegien. Köln sandte im September seine Ratsboten nach Utrecht, um das Unheil abzuwenden und sich zwischen die

---

[1]) HR. 2. VII n. 34 A § 81, 83, 84, B § 81—86, 96, 97—116, 137 ff., n. 38, 48, S. 851 f. § 159 ff., n. 44.

[2]) HR. 2. VII n. 45 u. Anm. 1, 47, vgl. n. 34 § 148, S. 852 § 167.

[3]) HR. 2. VII n. 51, 55, 56, 60, 103, 181 § 10.

Hansen und Engländer zu schieben. Vergebens. Die Hanseboten lehnten jede Erörterung der schwebenden Streitfragen ab und wiesen die Kölner mit ihren Wünschen vor einen Hansetag.[1]) Da begannen der herausfordernde Trotz und die Zuversicht Kölns ins Wanken zu kommen. In wachsender Zahl ließen überhaupt schon Kölner ihr Bürgerrecht im Stich und suchten mit Erfolg trotz der Verhansung der Stadt in anderen Rheinstädten, wie Wesel, Bürgerrecht zu gewinnen und dadurch die Fortdauer ihrer Handelstätigkeit sicherzustellen.[2]) Zugleich aber wurde jetzt durch die Entwicklung der politischen Verhältnisse Burgunds zu den Mächten am Niederrhein die kommerzielle Tätigkeit Kölns in den Niederlanden in Frage gestellt. Denn gerade während der Verhandlungen in Utrecht hatte Herzog Karl im Juni und Juli 1473 mit Gewalt sich in den Besitz des Herzogtums Geldern gesetzt. Die Hauptstadt Nymwegen wurde durch eine mehrwöchige Belagerung zur Übergabe gezwungen. Die burgundische Macht gewann damit am Rhein eine Reihe weiterer fester Stützpunkte.

Es war für Karl den Kühnen der erste Schritt auf dem Wege, sich zum Herrn im westlichen Deutschland zu machen. Und als seine Pläne auf die Erwerbung der Königskrone im November 1473 durch die fluchtartige Abreise Kaiser Friedrichs III. aus Trier zunichte geworden waren, sann er auf Rache. Schon hatte er seine Blicke auf das Erzstift Köln gerichtet. Im Dezember nahm er den Erzbischof Ruprecht von Köln, der mit seinem Domkapitel und den Städten seiner Diözese sich in Streit befand, feierlich in seinen Schutz, während der Kaiser für das Domkapitel eintrat. Er sandte Herolde mit dem Auftrage ins Erzbistum, dort das burgundische Wappen anzuschlagen. Damit aber kam es zum Bruch zwischen Köln und dem Herzog. Köln sah nun auch in Burgund den Verlust seiner kommerziellen Stellung vor sich.

Noch hoffte Köln die Forderung der Hanse nach Aussperrung der Seinen in England zu hintertreiben, die Entscheidung in seinem Zwist mit der Hanse dem englischen König in die Hände zu spielen. Es erwirkte in diesem Sinne Fürschreiben selbst Kaiser Friedrichs III. an König Eduard und die Hanse und machte sich somit auch in dieser Sache der Hereinziehung fremder Instanzen in eine

---

[1]) HR. 2. VII n. 34 § 75—77, 102, 118—131, n. 42.

[2]) HR. 2. VII S. 501 Anm. 1.

innerhansische Angelegenheit schuldig, wie sie ihm von der Hanse überhaupt mit Recht vorgeworfen wurde.[1]) Aber die Erwartungen, die Köln auf die Sympathien des englischen Volkes setzte, wurden nicht gerechtfertigt. Das Landvolk, die Tuchmacher, und selbst der größte Teil der Bevölkerung Londons hatten den Zwist mit der Hanse satt und verlangten um ihres Erwerbs willen nur die Rückkehr der Hansen ins Land.[2]) Und König und Parlament kamen dieser Stimmung und, was dasselbe bedeutete, fast allen Wünschen der Hanse in den Instruktionen für die neue Gesandtschaft nach Utrecht vollkommen entgegen; sie wurde alles in allem angewiesen, den Frieden mit der Hanse jedenfalls abzuschließen.[3])

Inzwischen war auch die zweite Tagfahrt zwischen der Hanse und Holland, die Ende November in Utrecht stattfand, ergebnislos verlaufen. Der Herzog hatte von Zugeständnissen und Nachgeben nichts wissen wollen, und die Holländer konnten daher der Hanse kein Entgegenkommen bezeigen; wegen der eigenartigen Natur ihres Herrn, machten sie zur Entschuldigung geltend, stehe nicht viel in ihrer eigenen Macht.[4]) Zur Stapelfrage jedoch erklärte Amsterdam kurz und bündig, nichts mit dem Zwang zu schaffen haben zu wollen, und Leiden, daß seine Bürger kein Tuch zum Stapel bringen würden. Auf die im September ausgetauschten Beschwerdeschriften reichten beide Teile schriftlich Entgegnungen ein. Darin aber mußte sich Hamburg von Amsterdam auf seine Klage über vermehrte Belastung seines Bieres dort, ganz ähnlich wie die Hanse im allgemeinen, von den flandrischen Leden sagen lassen, daß es eben seit lange nicht mehr mit seinem Bier in Holland und Seeland Stapel halte, daher die Voraussetzung für die Innehaltung der Hamburger Privilegien durch die Holländer hinfällig sei. So wurde auch diesmal der Stillstand nur um ein Jahr, bis zum 1. Januar 1475, verlängert und Ort und Zeit neuer Verhandlungen späterer Vereinbarung vorbehalten.[5]) Es war vorauszusehen, daß die Städte diese mit den Verhandlungen verknüpfen würden, die Mitte Januar 1474 zwischen ihnen und den Engländern geführt werden sollten.

---

[1]) HR. 2. VII n. 111, 112 u. Anm. 1, 159.
[2]) HR. 2. VII n. 103—105, 110 u. Anm. 3.
[3]) HR. 2. VII S. 207 Anm. 4, n. 106, 107.
[4]) HR. 2. VII n. 79 § 68, 74, 75.
[5]) HR. 2. VII n. 79 § 44 ff, n. 80, 81.

Die Überzeugung der Hanse, daß die diplomatische Arbeit gegenüber England in der Hauptsache durch ihre Unterhändler unter Führung Heinrich Castorps im Sommer getan worden sei und die bevorstehende Tagfahrt ohne weitere Schwierigkeiten den Vollzug des Friedens bringen werde, trat auch darin zutage, daß nicht einmal ein Mitglied des Lübecker Rats, sondern nur die tüchtigen und geschäftskundigen Stadtbeamten, der Syndikus Dr. Johann Osthusen und der Stadtschreiber Johann Bersenbrügge in Utrecht erschienen. Von Hamburg kamen der gewandte Bürgermeister Dr. Murmester, von Danzig der ehemalige Führer des großen Krawels, der Ratsherr Bernd Pawest, dazu Ratsboten von Dortmund und Münster, Kampen und Deventer sowie Vertreter der Kontore von London und Brügge. Die englische Gesandtschaft bestand aus denselben Unterhändlern, die bereits die letzten Verhandlungen geführt hatten, drei königlichen Räten, nämlich dem Marschall von Calais Ritter Johann Scotte, dem Sekretär William Hattecliff und dem Archidiakon Johann Russell, dazu einem Kaufmann von Calais William Rosse. Das Empfehlungsschreiben des Königs für sie an die Städteboten war überaus höflich, bezeichnenderweise ermahnte er die Hanse darin auch, in ihren Ansprüchen seiner Ehre eingedenk zu sein.[1]) Es waren unter den hansischen Forderungen Punkte, die der Ehre des Herrschers und Landes allerdings zu nahe traten. Für den Verlauf der Verhandlungen und besonders das Verhalten der städtischen Diplomaten ist charakteristisch der Stoßseufzer des englischen Unterhändlers Russell, er wolle lieber mit allen Fürsten der Welt, als mit hansischen Ratsboten verhandeln.[2]) Am 24. Februar 1474 war das Friedenswerk beendet, aber da die Reinschrift der großen Aktenstücke einige Tage in Anspruch nahm, wurden Besiegelung und Austausch der Urkunden erst am 28. Februar vollzogen.

Der Friedensvertrag[3]) verfügte, wie schon das Parlament und der König im vergangenen Dezember genehmigt hatten, die Zurücknahme und Vernichtung des königlichen Urteilsspruches gegen die Hanse von 1468. Er sprach den Hansen den Genuß ihrer Privilegien in England zu, interpretierte eine Anzahl Bestimmungen derselben

---

[1]) HR. 2. VII n. 160.

[2]) HR. 2. VII n. 138 § 100.

[3]) HR. 2. VII n. 142.

entsprechend den hansischen Wünschen, die in dem vorläufigen Vertrage vom September ihren Ausdruck gefunden hatten, und fügte noch verschiedene besondere Vergünstigungen hinzu. Er traf Bestimmungen insbesondere über den Gerichtsstand der Hanse und die Behandlung von Rechtsstreitigkeiten. Er bestätigte auch die privilegierte Stellung der Hansen in London in ihrem alten Umfang und bestimmte, daß Privilegien der Stadt London, die den hansischen widerstritten, hinter diesen zurückstehen sollten. Die von der Hanse beanspruchte Entschädigungssumme wurde von 25000 £ schließlich auf 10000 ermäßigt und sollte aus den von der hansischen Kaufmannschaft zu entrichtenden königlichen Zöllen erstattet werden. Für dies Zugeständnis genehmigte dann England die andere Forderung der Hanse, indem es ihr als Sühne und Genugtuung die Stalhöfe zu London und Boston und ein Haus in Lynn zu dauerndem Eigentum übertrug. England bewilligte ferner der Hanse das Recht zum Ausschluß von Mitgliedern aus ihren englischen Privilegien, während die Hanse direkt die Ausschließung der Kölner begehrt hatte. Aber diese Verallgemeinerung sollte lediglich, indem sie die ausdrückliche Nennung Kölns vermied, dem Ehrgefühl Englands Rechnung tragen, das seinen Bundesgenossen nicht offen preisgeben wollte; in der Sache bedeutete sie genau dasselbe. Denn in einem Nebenvertag verpflichtete sich England demgemäß, Köln und den Kölnern, deren Verhansung nunmehr sofort von den Hanseboten den englischen Gesandten offiziell mitgeteilt wurde, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des Friedens weder den Genuß der hansischen Privilegien zu gestatten, noch ihnen besonders größere oder ähnliche Freiheiten zu bewilligen, bis die Aussöhnung zwischen Köln und der Hanse erfolgt sei.[1])

Von einer feierlichen Rückführung der Kaufleute nach England durch Deputierte der Städte sah die Hanse ab teils der Kosten wegen, teils um jede Herausforderung des ohnehin durch die Zugeständnisse des Friedens verletzten englischen Nationalgefühls zu vermeiden. Der unermüdlich tätige Sekretär ihres Londoner Kontors Hermann Wanmate wurde hinübergeschickt, um die Höfe in Empfang zu nehmen und vorläufig alles zu ordnen. Zwischen dem Herbst 1474 und dem Frühjahr 1475 wurden die Friedens-

[1]) HR. 2. VII n. 143, bes. § 5, vgl. n. 142 § 11.

bedingungen von seiten Englands ausgeführt oder ihr Vollzug gesichert. Den Stalhof zu Boston überwies Lübeck dem hansischen Kontor zu Bergen, für welches Boston schon seit dem 14. Jahrhundert der Stützpunkt seines Verkehrs mit England gewesen war.[1])

Dem Vertrage gemäß war der Frieden vom König und namens der Hanse von Lübeck vor dem 1. August 1474 ratifiziert worden. Jedoch die Auswechselung der Urkunden verzögerte sich um Kölns willen noch länger als ein Jahr. Vom König waren ferner die hansischen Privilegien im Wortlaut der Verleihung von 1377 bestätigt worden. Andererseits hatte Lübeck dem Friedensvertrag entsprechend den Engländern den Genuß ihrer alten Freiheiten und Gewohnheiten in Preußen und den Hansestädten verbrieft und erwartete die Urkunden der anderen Städte, durch die diese sich gegen Lübeck zur Anerkennung und Befolgung des Friedens verpflichten sollten.[2]) Danzig jedoch lehnte in Übereinstimmung mit Thorn und Elbing aus denselben Gründen wie 1437 die Annahme des Friedens ab. Es wollte den Engländern den Besuch Danzigs nur unter denselben Bedingungen gestatten, unter denen sie vor Ausbruch des Krieges dort verkehrt hatten, und genehmigte nur unter dieser Bedingung endlich 1476 Lübeck gegenüber den Frieden.[3]) Schleppend erfolgten auch von vielen anderen Seiten, von den sächsischen und von hinterpommerschen Städten, die Zustimmungserklärungen. Kolberg lehnte den Frieden und seine Vorteile 1478 überhaupt ab, um die Engländer für erlittenen Schaden zur Rechenschaft zu ziehen.[4]) Auch die livländischen Städte erkannten ihn nur zögernd an, vor allem weil den Engländern der Verkehr in Livland bisher nicht gestattet gewesen und sie nicht willens waren, sie bei sich zuzulassen.[5])

Zunächst stand, als der hansische Handel wieder seinen Einzug in England halten konnte, die Fürsorge der Hanse für ihr Kontor zu London im Vordergrund. Zu Utrecht 1474 und auf den beiden Hansetagen zu Lübeck und Bremen 1476 beschäftigte sie sich mit

---

[1]) HR. 2. VII n. 187, 259, 286, 287, S. 459 Anm. 3, n. 338 § 193.

[2]) HR. 2. VII n. 144—147, 148—150 u. später.

[3]) HR. 2. VII n. 151, vgl. n. 161, 184, 188, 189, S. 407 Anm. 2, 3, n. 224, 231—236, 250 § 1, 252, 264, 325 § 14, 338 § 181, 367, 379.

[4]) HR. 3. I n. 82, 104 § 17, 108, 109, 127 u. Anm. 3.

[5]) HR. 3. I n. 2 § 3, 65 § 1, 2, 75, 83 § 4, 5, 85, 202 § 1.

dessen Verhältnissen. Es schien ihr nach der langen Zeit der Verwirrung und Zwietracht notwendig, die zerrütteten genossenschaftlichen Grundlagen ihrer Kaufmannschaft dort von neuem klar und genau festzustellen, zu stärken und nach den mit Köln gemachten Erfahrungen zu verbessern.[1]) Auf Antrag Lübecks beschloß sie, daß niemand bei Verlust der Hanse den Kaufmann vor anderen Instanzen als vor ihr belangen dürfe.[2]) Ebenfalls war es Lübeck, das wohl namentlich im Hinblick auf die noch bevorstehende Aussöhnung mit Köln, um die Beherrschung des Kontors durch eine einzelne Gruppe und ihre Interessen zu verhindern, die Erneuerung des Statuts veranlaßte, daß Ältermann und Beisitzer und des Kaufmanns Rat aus allen drei Dritteln des Kontors gewählt werden mußten.[3]) Bestimmt wurde ferner, daß niemand, der in der voraufgegangenen Zeit an der Schädigung des Kaufmanns beteiligt gewesen sei, künftig irgendein Vorstandsamt im Kontor bekleiden könne.[4]) Außerdem erhielt das Kontor ausgedehnte Strafbefugnis gegenüber allen, die während der Dauer des hansischen Verkehrsverbots England besucht oder sich zu Verrätern von Beschlüssen des Kaufmannsrats gemacht hatten.[5]) Andere Verfügungen der Hanse betrafen die Verteilung der Kammern auf dem Stalhof, deren sich in unbescheidener Weise bei seiner Wiederbeziehung vornehmlich die Preußen bemächtigt hatten,[6]) das Wohnen der Kaufleute, die auf dem Stalhof und nicht bei den Bürgern Quartier nehmen sollten,[7]) die Führung eines eignen Siegels durch das Kontor, sein Verhältnis zu den Niederlassungen in Boston, Ipswich u. a., die Hinterziehung der königlichen Zölle durch Hansen, aus denen sich die Hanse ja ihre Entschädigungsgelder ersetzen sollte,[8]) u. a. m. Die Hanse belohnte den Diensteifer und die Verdienste des Kontorsekretärs Hermann Wanmate auf seinen Antrag durch Bewilligung einer lebenslänglichen Pension von jährlich 40 rheinischen Goldgulden, die das Kontor zu London ihm im Januar

---

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 118, 338 § 171, 194.5, 203.4.

[2]) HR. 2. VII n. 138 § 117.

[3]) HR. 2. VII n. 138 § 107, 113, 338 § 171.

[4]) HR. 2. VII n. 138 § 114, 124, 389 § 95.

[5]) HR. 2. VII n. 338 § 194.13, 16, 203.13, 15.

[6]) HR. 2. VII n. 325 § 14, 338 §§ 169, 170, 351.

[7]) HR. 2. VII n. 338 § 194.10, 203.10.

[8]) HR. 2. VII n. 338 § 194.7, 8, 203.7, 8, 389 § 103.2, 4.

jedes Jahres zahlen sollte. Doch mußte er sich verpflichten, dem Kontor, wenn es seine Dienste ferner in Anspruch nehme, zur Verfügung zu stehen.[1]) Das Kontor wählte bei seiner neuen Konstituierung aus seiner Mitte einen Soester zum Ältermann, einen Danziger und Hamburger zu Beisitzern, je drei aus Danzig und Hamburg und je einen aus Münster, Soest und Nymwegen zu Geschworenen.[2])

Es war ein bedeutender Triumph, den die Hanse durch den Frieden zu Utrecht am 28. Februar 1474 England gegenüber erreichte. Einige Monate nach seinem Abschluß gab Lübeck, dem der Hauptruhm daran ohne Zweifel gebührt, sein Urteil dahin ab, daß der König stärker und merklicher als je zuvor den Hansestädten ihre Privilegien bestätigt und befestigt habe.[3]) Die Hanse hatte dadurch nicht nur im wesentlichen die Bestätigung dessen erhalten, was sie früher in England an Privilegien besessen und seit einem Jahrhundert gegen die Angriffe der Engländer verteidigt hatte, sondern mancherlei und zum Teil Erhebliches hinzugewonnen, vor allem die nun fest auf eignen Besitz gestützte Stellung in London, Boston und Lynn. Wenn andererseits die Hanse den Engländern im Verkehr nach den Hansestädten und besonders Preußen die Zusagen des Vertrags von 1437 erneuerte, die von England damals mit so großer Genugtuung begrüßt waren, so besagte diese Einräumung angesichts der tatsächlichen Behandlung, die der englische Verkehr dort nach 1437 erfahren hatte, nicht viel. In Wahrheit gewannen die Engländer durch den Frieden gar nichts, nicht einmal die günstigen Verkehrsbedingungen im hansischen Osten, die sie vor einem Jahrhundert, als sie dorthin massenhafter vorzudringen begannen, genossen hatten. Von einigen vorübergehenden, durch die Gunst einiger Hochmeister erlangten Erfolgen abgesehen waren ihre sämtlichen Bestrebungen, die alte Verkehrsfreiheit festzuhalten oder festumschriebene Privilegien zu erlangen, wie die Hansen in England besaßen, von Danzig immer wieder abgewehrt und ihrem Verkehr in zunehmendem Maß dort einengende Schranken gezogen, der Vertrag von 1437 aber nicht anerkannt worden. Von seinem polnischen Herrn war Danzig 1457 die Fremdenbehandlung bei

---

1) HR. 2. VII n. 338 §§ 167, 168, 341.
2) HR. 2. VII n. 311.
3) HR. 2. VII n. 189 S. 398.

sich vorbehaltlos ausgeliefert und der landesherrlichen Einmischung entzogen worden. Der Unfriede mit Lübeck und König Christian von Dänemark, schließlich der allgemeine Kaperkrieg der bedeutendsten hansischen Seehäfen hatten dann den Aktivhandel der Engländer nach der Ostsee mehr und mehr gehemmt und unmöglich gemacht. Sie mußten nach dem Friedensschluß, freilich unter in jeder, in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht ungünstigeren Gesamtumständen und Vorbedingungen] im Verkehr nach der Ostsee wieder von vorn anfangen.

Der Friede zu Utrecht stellt in der Entwicklung der hansisch-englischen Beziehungen einen Ruhepunkt dar. Er bestimmte das Verhältnis der Hanse zu England und die Stellung derselben in England fortan länger als ein Jahrhundert bis hoch in die Zeiten der Königin Elisabeth. Wiederholt wurde er daher hansischerseits auch bezeichnet als „de gemene erfvrede“ zwischen beiden Mächten.[1])

Ein kräftiges und selbstbewußtes England hätte den Utrechter Frieden nicht geschlossen, nur ein geschwächtes, moralisch zerrüttetes konnte dies tun. Denn stark beeinträchtigt war durch die langjährigen inneren Kämpfe des Landes das wirtschaftliche Leben. Wohlstand, gewerbliche Tätigkeit, Reederei und Schiffahrt waren infolge der Bürgerkriege zurückgegangen, die Volkskraft war stark verbraucht, die politische und kommerzielle Bedeutung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr gesunken. Die alten Feinde, die Franzosen, traten den Engländern nun zur See mit stattlicher Macht entgegen und schreckten ihre Schiffahrt in den westlichen Gewässern. Diese Verhältnisse müssen in allererster Linie für das Verständnis des Friedens und der gesteigerten Machtstellung, die die Hanse nach demselben in England einnahm, im Auge behalten werden. Sie stand auch zu Frankreich in guten Beziehungen. Der Seeraub der Franzosen trieb den englisch-niederländischen Verkehr den Hansen in die Hände. Zwölf Jahre nach dem Frieden klagten die Engländer in ohnmächtiger Erbitterung, daß der Handel und Verkehr zwischen England und den Niederlanden zum großen Schaden Londons und vieler anderer englischer Häfen vollständig in hansische Hände gelangt sei, daß der Norden Englands verarmt sei durch die Ausschließung seiner Kaufleute vom Handel in den hansischen Gebieten, daß auch den Handel mit Island und

[1]) von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. XLVII.

Norwegen die Hanse an sich gerissen habe. Mehr als früher befand sich der englische Außenhandel in den verschiedenen Richtungen in der Gewalt der Hanse. Es war ein Jahr nachdem das Haus der Tudor 1485 mit Heinrich VII. den englischen Thron bestiegen hatte, unter dem und unter dessen Nachfolgern England in kommerzieller und maritimer Hinsicht endlich in langem, stillem Ringen die Fesseln des hansischen Handels abstreifen sollte. Der Druck der übermächtigen Konkurrenz der Hansen preßte den Engländern den Verzweiflungsschrei aus, sie wollten lieber eine Besserung ihrer Lage durch offenen Krieg und Streit mit der Hanse versuchen, gleichviel was es koste, als so zaudernd und zagend verderben.[1] Es war eine vorzügliche Illustration für die Machtstellung, welche die Hanse unter Lübecks geschickter Führung und dank den politischen Verhältnissen durch den Utrechter Frieden errungen hatte.

Erst nach dem Friedensschluß mit England begannen nach dem Wunsch von Lübeck und Hamburg am 24. März 1474 in Utrecht die Verhandlungen zwischen den hansischen Boten und den Gesandten des Herzogs von Burgund sowie der holländischen Lande und Städte. Am 29. April kam es nach langen und mühevollen Verhandlungen zu einem Vertrag, der ohne Schwierigkeit die Genehmigung des Herzogs und der wendischen Städte erhielt. Der Stillstand und die Freiheit des gegenseitigen Verkehrs wurden bis zum 1. Januar 1477 statt um zehn Jahre, wie die burgundisch-holländischen Unterhändler gewünscht hatten, verlängert. Die Hanse verzichtete für die Dauer desselben auf die Unterwerfung der Holländer unter ihren Stapelzwang zu Brügge, der Herzog bewilligte dagegen die Forderung der Hanse, daß keines ihrer Mitglieder für Verschuldungen eines andern haftbar gemacht, die Hanse von ihm nicht als ein unteilbares solidarisches Ganzes betrachtet werden solle. Dafür versprach dann die Hanse, keinem Feind Burgunds irgendwelchen Rückhalt zu gewähren. Eine Reihe den gegenseitigen Handel und Verkehr betreffender Einzelvereinbarungen wurde außerdem getroffen.[2]

---

[1] Vgl. Schäfer i. HR. 3. II S. VII.

[2] HR. 2. VII S. 201, n. 139, das. § 199ff., n. 140, 141, 153; 154; 155 bis 158, 268.

Herzog Franz II. von Bretagne aber, der sich in seiner Erwartung getäuscht sah, daß der Herzog von Burgund die Bretagner in seinen Vertrag mit der Hanse aufnehmen würde, erteilte nun auf Ersuchen des Kontors um Verlängerung des Stillstands am 9. Juli 1474, während gerade Danziger in großer Zahl in der Baie sich aufhielten, den Hansen unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit einen Schirm- und Schutzbrief bis zum 25. Dezember 1475, damit inzwischen alle gegenseitigen Mißhelligkeiten beglichen werden könnten.[1]) Das geschah nun zwar nicht, aber das Kontor erlangte eine weitere Verlängerung des Stillstandes bis zum 1. Mai 1477 und wurde von der Hanse zu Verhandlungen über eine neue weitere Ausdehnung desselben bevollmächtigt.[2])

Den Holländern gegenüber hatte also Lübeck nicht an einer Hauptforderung seiner Handelspolitik, der Unterwerfung unter den Stapelzwang, festgehalten. Weder die Vorstellungen des Kontors noch der flandrischen Lede während der Frühjahrsverhandlungen 1474 zu Utrecht hatten Lübeck von diesem Zugeständnis an die Holländer abhalten können. Die Erwägungen Lübecks gingen dahin, daß nun nach Herstellung des Friedens mit England und Verschlechterung seiner eignen Beziehungen zu dem nordischen König sowie bei der Abneigung Danzigs und Hamburgs gegen einen Bruch eine Feindschaft mit Holland überhaupt mehr Gefahren und Nachteile als Nutzen dem hansischen Handel bringen, insbesondere den Lübeck selbst viel wertvolleren, wichtigeren Verkehr mit den burgundischen Ländern zwecklos aufs Spiel setzen müsse. Vor allem aber wollte die Hanse durch diesen Verzicht auf den Stapelzwang den Zorn des Herzogs, der wegen der Wegnahme der Galeide ihr drohte, besänftigen. Und die Gefahr, die von Portinaris Seite durch Geltendmachung und Vollstreckung des herzoglichen Mandats drohte, wurde durch die Lede Flanderns vom deutschen Kaufmann zu Brügge auch glücklich abgewehrt. Auch für die Danziger erwirkten diese vom Herzog bis Mittsommer 1477 Geleit in Burgund.[3])

Die Stillstandsverlängerung zwischen Holland und den wendischen Städten gab den Holländern wieder Sicherheit im Verkehr

---

[1]) HR. 2. VII S. 196 Anm. 4, n. 138 §§ 149, 153, n. 108, 109, 165, 238, 239, 241, 249, 250 § 6, 252.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 189.10, 190.10, 389 § 108.

[3]) Reichl. Material i. HR. 2. VII, vgl. das. S. 448 Anm. 2, von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 131 ff.

nach der Ostsee, zumal auch der Stillstand zwischen den Holländern und Danzig von Termin zu Termin erneuert wurde.[1]) Während der Verkehr der Engländer in Danzig 1474 und 1475 noch fast ganz ruhte, da die Auswechslung der Friedensurkunden sich verzögerte und Danzig sich überhaupt der Annahme des Friedens abgeneigt zeigte, nahm der holländische dorthin schnell wieder einen großen Aufschwung. Zwar 1474 liefen erst 23 holländische Schiffe in Danzig ein, 1475 waren es 42, wären aber sicher erheblich mehr gewesen, wenn die Franzosen nicht die holländische Salzflotte auf der Rückfahrt von der Baie, 70—80 Schiffe, darunter allein 50 aus Amsterdam und sonst viele besonders aus Hoorn, als sie ohne Vorsichtsmaßregeln fuhr, aufgebracht und weggenommen hätten.[2]) Auch in Stockholm erschienen, eine Seltenheit bisher, im Herbst 1474 zwei Amsterdamer Schiffe, und der Reichsverweser Sten Sture erteilte auf Ansuchen Amsterdams dessen Bürgern am 1. Januar 1475 Handelsfreiheit und Verkehrsschutz in allen Häfen und Handelsplätzen Schwedens.[3]) Im Jahre 1476 aber befanden sich unter 634 insgesamt in Danzig einlaufenden Schiffen 156 aus Holland neben allerdings 170 lübischen.[4]) Wieder breiteten die Holländer in enger Fühlung mit Süderseern, besonders Kampenern, sowohl in Bergen wie auch besonders im Osten ihren Verkehr aus und umgingen dadurch die Schranken, welche die hansische Verkehrspolitik ihnen durch ihre Statuten zog, besonders in Livland. Die Aufhebung des Stapelzwangs für sie befreite ihren Handel von weiteren, als sehr lästig von ihnen empfundenen Fesseln und beförderte ihren Wettbewerb mit den Hansen aufs neue. Doch suchten nun mit größerem Nachdruck die hansischen Kontore zu Bergen und Brügge das Frachtgeschäft der Holländer für Rechnung von Hansen einzuschränken, selbst im Handel zwischen der Baie und Livland, in dem es vom Brügger Kontor noch vor zwei Jahrzehnten gebilligt worden war.[5])

---

[1]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 116f. Siehe in diesem Buch später S. 178f.

[2]) Vgl. Hirsch i. Casp. Weinreich, S. 17 Anm. 5, Velius, Chronijke van Hoorn, S. 52, Brandt, Hist. van Enkhuisen, 2. Aufl. v. Centen, S. 40.

[3]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 116.

[4]) Vgl. Lauffer, Danzigs Handel und Warenverkehr, i. Ztschr. d. Westpreuß. Gesch.-V., 33 Tabelle S. 7f.

[5]) HR. 2. VII n. 338 § 225, n. 388, 416, vgl. n. 338 § 189.2—4, 6, 190.2—4, 6, n. 367, 379.

Die Gefahr, die der Hanse in ihren Privilegien und ihrem Verkehr in Burgund durch den Angriff Herzog Karls auf die erzbischöflich kölnische Stadt Neuß und den Ausbruch des Reichskriegs gegen ihn drohte, verzog sich bald. Sie ging allerdings auf seine Forderung, sich mit ihm zu verbünden, wenigstens neutral zu bleiben in dem Reichskrieg, nicht ein. Aber die Truppen der Hansestädte trafen beim Reichsheer erst kurz vor Beendigung des Kriegs ein. Und überflüssig war es, daß Lübeck Holland und Flandern gegenüber sein Verhalten entschuldigte. Die Lede Flanderns zeigten allen Eifer, einen Zornesausbruch des Herzogs gegen die Hansen wegen ihrer Teilnahme an dem Krieg zurückzuhalten.[1]) Herzog Karl, der so wenig den zähen Widerstand der kleinen Festung wie die Zusammenziehung eines stattlichen Reichsheeres erwartet hatte, hob Ende Juni 1475 die Belagerung des von Landgraf Hermann von Hessen tapfer verteidigten Neuß nach elfmonatiger Dauer auf und zog ruhmlos heim. Als er $1^1/_2$ Jahre später am 5. Januar 1477 in den Kämpfen mit den Schweizern und Lothringern seinen Tod fand, in die er sich alsbald mit der fieberhaften Hast einer in ihrem geistigen Gleichgewicht unheilbar gestörten Natur geworfen hatte, war die Hanse von einem Fürsten befreit, der unter anderen Umständen eine für sie höchst gefährliche Rolle hätte spielen können.

Für die Hanse brachte der Angriff des Herzogs von Burgund andererseits einen doppelten Vorteil mit sich. Die wirklich oder vermeintlich von seiner Seite drohende Gefahr stärkte in den Hansestädten zwischen Rhein und Oder das Gemeinschaftsgefühl. Auch in den Sympathien, die unter ihnen für das bedrängte Köln trotz seiner Verhansung zutage traten, äußerte sich dies. Andererseits wurde durch den Herzog der Hanse der Sieg über Köln erleichtert. Alsbald nach dem Beginn der Feindseligkeiten hatte der Herzog das Eigentum der Kölner in seinen Ländern konfiszieren und verkaufen lassen; auch Städte, die nur indirekt von ihm abhängig waren, wie Utrecht, hatten den Handelsverkehr mit Köln verboten.[2]) Nun waren Köln die burgundischen Märkte verschlossen, es hatte den Rückhalt verloren, den es in seinem Widerstand gegen das Brügger Kontor bisher an Burgund gehabt hatte. Und die Aus-

[1]) HR. 2. VII n. 291, 299, 300 § 12—16, 18—20, 354.
[2]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 3, n. 269, 283.

wechselung der Ratifikationen des Utrechter Friedens bedrohte Köln mit dem Verlust seiner privilegierten Stellung in England.[1]) Dem Befehl des Kaisers, der den Erzbischof von Trier in dem Streit Kölns mit der Hanse auf Wunsch Kölns zum Schiedsrichter bestellt hatte, gehorchte die Hanse nicht. Sie verlangte, daß der Streit vor dem Hansetag zum Austrag gebracht werde.[2]) Es drohte Köln von der Hanse bei dieser doppelten Gunst der Verhältnisse eine vollständige Niederlage.

Jedoch der burgundische Krieg verhinderte das Zusammentreten eines Hansetags im Jahre 1475. Durch ihre Verbindung mit den englischen Regierungskreisen und das Wohlwollen, das man ihnen dort entgegenbrachte, bewirkten die Kölner, daß die Auswechselung der Friedensurkunden erst am 4. September 1475 erfolgte und sie selbst, wenngleich sie die Gildhalle Mitte 1474 auf Weisung König Eduards räumen mußten, doch sonst nicht weiter gekränkt wurden.[3]) Aber nun hörte auch dieser Rückhalt auf. Auch die ganz gewaltigen finanziellen Aufwendungen für den Krieg gegen Burgund, die nur durch starke Anforderungen an die Opferwilligkeit der Bürgerschaft bestritten wurden, aber die Stadt in schwere Schuldenlast brachten, mußten Köln warnen, durch eine Fortdauer der Verhansung schwerere wirtschaftliche Nachteile über seine Bürger heraufzubeschwören. Köln sagte die Besendung eines Hansetags zu Lübeck auf Himmelfahrt 1476 zu und sandte seinen Rentmeister Heinrich Sudermann, den Ratsherrn Hermann Rijnck, einen der Vorsteher der Kölner Englandfahrer, und einen der Sekretäre Heinrich van Duytz dorthin, um seine Sache zu verteidigen.

Aber diese Versammlung, die sogar anfänglich Bedenken trug, die Kölner Boten mit „Herren“ anzureden, ersah schnell, daß Köln durchaus nicht willens war, irgendwelche Zugeständnisse prinzipieller Natur zu machen, daß aber auch seine Boten über die zur Sprache kommenden Einzelheiten nicht genügend instruiert und bevollmächtigt waren. Es blieb ihr daher nichts anderes übrig, nachdem hitzig hin- und hergestritten und die Erbitterung der Hansen in der Erinnerung an alles Geschehene sehr groß geworden war, als einen neuen Hansetag für die Aussöhnung mit Köln und zwar sogar

---

[1]) HR. 2. VII n. 169, 170, 209, vgl. 213, 214.

[2]) HR. 2. VII n. 113—125, S. 197 Anm. 1 § 8. 9, n. 138 § 5, 14.

[3]) HR. 2. VII n. 209, 259, 279, 280, 288.

dessen Wunsch entsprechend in Bremen für den 24. August 1476 anzuberaumen. Zugleich gab die Hanse den Boten Kölns ihre Forderungen und Bedingungen für einen Frieden mit.[1]) Der Hansetag zu Bremen, der ganz besonders zahlreich von den sächsischen und demnächst westfälischen Städten besandt war und wie der vorige unter der umsichtigen und sicheren Leitung Heinrich Castorps stand, ging sofort an die Lösung seiner Hauptaufgabe. Nachdem durch direkte Verhandlungen zwischen den Kölnern und den Vertretern der Kontore nur wieder die starke gegenseitige Gereiztheit zutage getreten, aber keine Verständigung erreicht war, griffen endlich die Boten der Städte ein, die sich bisher auf den Standpunkt der guten Mittler gestellt hatten.[2]) Und nun erlangte Köln am 13. September 1476 die Wiederaufnahme in die Hanse unter wesentlich günstigeren Bedingungen, als die Hanse ihm noch vor drei Monaten gestellt hatte. Der Widerwille der Hansestädte gegen eine Fortdauer des Zwiespalts und ihre Geneigtheit zu einer Verständigung, für die namentlich der Hamburger Bürgermeister Dr. Murmester eifrig eingetreten zu sein scheint,[3]) trugen an diesem Ausgang nicht geringeren Anteil als Kölns Zähigkeit.

Köln sollte beiden Kontoren als Entschädigung für die Unkosten, die es ihnen verursacht hatte, 2500 Gulden zahlen. Es verpflichtete sich, dem Kontor zu Brügge jährlich 100 Gulden zehn Jahre lang zur Ablösung der Schoßzahlung seiner Bürger in Brabant, Holland und Seeland zu entrichten, und erkannte seine Verpflichtung zur Schoßzahlung mit Flandern an. Nach Ablauf dieser Zeit sollte es ihm freistehen, die Summen weiter zu zahlen oder Schoß von seinem Verkehr auch außerhalb Flanderns zu geben. Diese Zugeständnisse Kölns enthielten die prinzipielle Anerkennung der Berechtigung des Kontors zur Schoßerhebung in den anderen Niederlanden und erklärten damit zugleich den Rechtsspruch des Herzogs von 1470 für ungültig. Die Teilnahme an den hansischen Rechten sollte Köln nicht mehr verwehrt sein, und der König von England sofort von der geschehenen Aussöhnung in Kenntnis gesetzt, der Utrechter Friede durch Köln genehmigt werden. Dem Londoner Kontor wollte Köln sein Inventar an Privilegien-,

[1]) HR. 2. VII n. 338 passim, 339, 340; vgl. n. 347, 349, 350.
[2]) HR. 2. VII n. 389 § 43ff., 390 § 3ff.
[3]) HR. 3. I n. 26.

Rechnungs-, Statutenbüchern, Kleinodien, Waffen u. a. unverkürzt wieder ausliefern, und bis zum Betrage von 250 ℔. Sterling sollten seine dort verkehrenden Bürger als Buße doppelten Schoß zahlen. Dafür verzichtete das Londoner Kontor auf jede Bestrafung und Verfolgung einzelner Kölner wegen früherer Vergehen gegen die hansische Kaufmannschaft in England. In den burgundischen Landen aber den Kölnern den Genuß der hansischen Privilegien zu gestatten trug die Hanse bei der Feindschaft zwischen Köln und dem Herzog mit Recht Bedenken. Deshalb sollten die Kölner vom Brügger Kontor noch so lange ausgeschlossen sein, bis Köln sich mit dem Herzog versöhnt habe, und auch von diesem Zeitpunkt ab natürlich erst die Ablösungszahlungen beginnen.[1])

Jedoch zwischen Köln und dem Londoner Kontor wollte sich trotz der Versöhnung Kölns mit der Hanse noch längere Zeit kein freundschaftliches Verhältnis ergeben. Der Grimm der hansischen Kaufleute über das frühere Verhalten der Kölner war noch zu stark. Erst im November 1478 verschaffte Köln durch das Zugeständnis einer weiteren Entschädigungszahlung von 150 ℔. Sterling seinen Bürgern Zutritt zum Kontor. Und erst im Oktober 1479 fügte sich dieses der Anweisung Lübecks und verschloß auch Hermann und Gerhard von Wesel, den beiden am meisten gehaßten Kölnern, nicht mehr seine Pforten.[2])

Der Vergleich der Hanse mit Köln, „de concordie to Bremen", brachte zwar Köln Vorteile vor allem finanzieller Art. Denn Buße und Schadenvergütung an die Kontore und die jährliche Pauschsumme für den Schoß waren gering bemessen. In dieser Hinsicht fand also die Tatsache, daß Köln in Burgund und England mit voller Absichtlichkeit und Eifer das Ansehen der Hanse und die Festigkeit ihrer Gemeinschaft zu zerstören gesucht hatte, eine angemessene Sühne nicht. Jedoch dies darf darüber nicht hinwegtäuschen, daß der Ausgang des Streits zwischen Köln und der Hanse in allem Wesentlichen ein Sieg der letzteren war. Denn Köln unterwarf sich wieder dem Bunde und fügte sich der Gesamtheit wieder ein. Es erkannte die hansischen Ordonnanzen für sich und die Seinen wieder als Richtschnur an, im Prinzip sogar die am heftigsten von ihm bekämpfte Schoßerhebung des Kontors

---

[1]) HR. 2. VII n. 389 § 92ff, 390 § 24, 395, vgl. n. 340; n. 401, 403—409.

[2]) HR. 3. I n. 19—36, 169, 194, 195, 216 § 45, 50.

außerhalb Flanderns. Es gab dadurch zu, daß es für die Durchführung einer eigenen, von der hansischen Gemeinschaft losgelösten Handelspolitik nicht stark genug sei, und daß die Vorteile der Zugehörigkeit zur Hanse auch für Köln die Nachteile derselben überwogen. Jedoch hat die Stadt, die längst von der Höhe herabzusteigen begonnen hatte, die sie noch ein Jahrhundert zuvor eingenommen, an den Folgen ihres Zwistes mit der Hanse und des Krieges mit Burgund fortan schwer zu tragen gehabt.

Aber das Werk des Friedens und der Wiedervereinigung der Hanse auf dem Hansetag zu Bremen durch eine allgemeine Tohopesate zu krönen, gelang Lübeck nicht nach Wunsch. Es mußte, wollte es überhaupt nicht darauf Verzicht leisten, die Zusammengehörigkeit aller Hansestädte in dieser Form zum Ausdruck zu bringen, in eine erhebliche Abschwächung seines Entwurfs einwilligen, die über praktische Verpflichtungen der einzelnen Städte gegen eine bedrängte Genossin in bindender Weise nichts festsetzte. Jedoch schlossen im Gefühl dieses Mangels die wendischen und sächsischen Städte, nachdem diese letzteren schon im Sommer ihren besondern Bund erneuert hatten, nebst Bremen und Stade am 31. Oktober 1476 auf sechs Jahre eine besondere Tohopesate nach dem Vorbild des Bündnisses von 1450. Darin wurde für den Fall einer widerrechtlichen Bedrohung einer Genossin durch ihre Herren die militärische Bundeshilfe der anderen genau festgesetzt.[1]) Es war vor allem die Besorgnis vor Karl dem Kühnen und den deutschen Fürsten, denen er der vorbildliche Vertreter ihres Standes auch in seinem Haß gegen städtische Selbständigkeit war, die die Städte zu engerer Vereinigung trieb, wie seinerzeit der Angriff des Markgrafen Albrecht Achilles 1449 auf Nürnberg. Aber die Sorge war auch diesmal für die niederdeutschen Städte nicht gerechtfertigt. Feindselige Handlungen der Fürsten gegen sie erfolgten nicht.

Die Friedensschlüsse und Verträge der Jahre 1473—1476 leiten in eine Zeit der Ruhe in den hansischen Beziehungen zum Westen Europas hinüber. Für längere Zeit war ein Abschluß der Entwicklung dort erreicht. Der langwierige Zwist zwischen Bremen und Antwerpen wurde 1475 durch die Vermittlung westlicher Städte, die dazu von der Hanse schon 1473 bestellt worden

[1]) HR. 2. VII n. 392, 396, vgl. S. 601.

waren, beigelegt.[1]) Bergen op Zoom gegenüber nahm das Kontor zu Brügge das Verbot des Ostermarkts auf Bitte des Stadtherrn zurück und erhielt dafür von diesem Privilegien, die die Stellung der Hanse dort verbesserten, sowie ein schönes Haus zu Eigentum überwiesen, das besser war als ihr Besitztum in Antwerpen.[2])

Zwischen den Holländern und den wendischen Städten wurde im Mai 1477 der Stillstand durch Vermittlung des Kontors auf weitere drei Jahre unter den bisherigen Bedingungen und im September 1479 in den Verhandlungen zu Münster sogar auf 24 Jahre verlängert.[3]) Die Haltung König Ludwigs XI. von Frankreich blieb der Hanse gegenüber sehr entgegenkommend. Im Jahre 1483 schloß eine Gesandtschaft des Kontors im Auftrag der Hanse mit ihm einen erneuten Friedens- und Freundschaftsvertrag auf ewige Zeit, und noch im selben Jahre erhielt dieser die Bestätigung seines Nachfolgers Karls VIII.[4]) Herzog Franz II. von Bretagne bewilligte der Hanse im Mai 1477 für sieben Jahre Verkehrsfrieden und Sicherheit in seinem Lande und genehmigte 1483 die Verlängerung dieses Zustandes auf weitere zehn Jahre.[5]) Und zwischen Spanien und dem Kontor wurde der Bestand ebenfalls 1477 für 24 Jahre erneuert.[6])

Die Stellung des hansischen Handels im westlichen Europa im Beginn des letzten Viertels des 15. Jahrhunderts konnte nicht in allen Richtungen die Befriedigung der hansischen Beobachter hervorrufen, in andern mußte sie sie mit hoher Genugtuung erfüllen.

In der Ausdehnung und Vermehrung ihres Verkehrs zwischen dem Ostseegebiet und den westeuropäischen Küsten jenseits von Brügge hatte die Hanse im Verlauf der letzten mehr als hundert Jahre sehr bedeutende Fortschritte gemacht. Sie hatte ferner ein gutes Teil des Verkehrs zwischen England und Westfrankreich an sich gezogen.

---

[1]) HR. 2. VII n. 35 § 50—52, 104, n. 34 §§ 117, 136, n. 72, vgl. VI n. 596 § 11. Papebroch, Annal. Antwerp. II, S. 155.

[2]) HR. 2. VII n. 35 § 55, 56, 338 § 189.9, 190.9, HR. 3. I n. 75, Lüb. Chron. hg. von Grautoff, II S. 407.

[3]) HR. 3. I n. 14, 15, 228—233.

[4]) HR. 3. I n. 490, 502, 503, vgl. Schäfer das. S. IX.

[5]) HR. 3. I n. 75 u. S. 58 Anm. 4, Agats, Der hans. Baienhandel, S. 98.

[6]) Siehe Band I S. 464f.

Sie war ein fühlbarer Konkurrent mit den Spaniern im Verkehr zwischen der Pyrenäischen Halbinsel sowie Westfrankreich und den Niederlanden geworden. Sie hatte von Spanien Anerkennung und Sicherheit für diesen Verkehr und von Portugal, Bretagne und Frankreich die Verleihung bestimmter staatsrechtlicher Grundlagen für ihre Handelsbeziehungen zu diesen Ländern erlangt.

Auch ihr Verhältnis zu England zeigt einen überaus günstigen Abschluß. Erzielt war derselbe trotz der Verzögerungen und Fehlschläge, die der Uneinigkeit innerhalb der Hanse und ungünstigen politischen Konstellationen zur Last fallen, in erster Linie dank der festen und weitschauenden Politik Lübecks. Die Hanse behauptete nicht nur, sondern verbesserte sogar durch den Utrechter Frieden ihre kommerzielle Stellung in England. Der Aktivhandel der Engländer nach der Ostsee war wieder stark herabgedrückt und vielleicht geringer, als er hundert Jahre zuvor bereits gewesen. Auch ihren Verkehr mit Norwegen gelang es den Engländern trotz aller Anstrengungen nicht zu vermehren, im Gegenteil. Die Gewalttätigkeiten ihrer Kaufleute und Schiffer dort und in Island trugen dazu bei, ihn zu vermindern, vor allem aber auch hier die Politik der Hanse. Denn durch ihr besonderes Verhältnis zum Norden in dieser Periode war die Hanse imstande, zugleich mit der vollsten Durchbildung ihrer eignen kommerziellen Herrschaft über Norwegen den Verkehr der Engländer dort so gut wie gänzlich zu verdrängen, den der Holländer in engen Schranken zu halten.

Wir haben in diesen verschiedenen Richtungen unzweifelhaft gewichtige Fortschritte in der Machtstellung der Hanse vor uns, die von ihr zum Teil unter geschickter Benutzung günstiger politischer Umstände erzielt wurden. Ihr Verhältnis zu Schottland tritt nicht eigentümlich hervor, es gab zu ernsten Spannungen keinen Anlaß.

Dagegen waren die Niederlande der wunde Punkt in den Beziehungen der Hanse zum Westen geworden, und zwar in mehrfacher Hinsicht. Die lübische Politik mußte die Versuche zur Behauptung der alten Stellung der Hanse in Flandern zwischen den dortigen Machtfaktoren als gescheitert aufgeben. Die Lede hatten aufgehört, ihr eine Stütze zu sein. Denn ihre Selbständigkeit war von der landesherrlichen Gewalt beseitigt worden. Ob und in welchem Umfang die hansischen Privilegien Anerkennung fanden, hing seit dem Regierungsantritt der burgundischen Herzöge in

Flandern und vollends seit der Unterwerfung der gesamten Niederlande unter ihre Herrschaft von diesen allein ab.

Wohl spielte sich zwar noch der größere Teil des niederländischen Handels in Flandern ab, Brügge war noch der bedeutendste Handelsplatz im Norden der Alpen. Aber seine Überlegenheit war doch nicht mehr so gewaltig wie hundert Jahre zuvor. Die Klagen der Fläminger wie der Hansen über den anhaltenden Rückgang des Handels in Flandern sind sicherlich nicht unbegründet. Die flandrische Tuchindustrie wurde von einem immer intensiver werdenden Wettbewerb besonders der englischen und holländischen auf den hansischen Märkten gedrückt. Die Erzeugnisse derselben hatten ihre Alleinherrschaft überall, in verschiedenen wichtigen Handelsrichtungen auch ihre Vorherrschaft für immer eingebüßt. Die Versuche, welche die hansisch-lübische Politik in Übereinstimmung mit den großen Städten Flanderns machte, um durch Herstellung eines Stapelzwangs in Brügge und durch straffere Organisation der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden den Handel wie die Tuchindustrie in Flandern zu kräftigen und den hansischen Handel wieder enger mit Flandern zu verbinden, hatten nicht die erhofften Erfolge.

Denn Brabant und Holland hatten inzwischen, zu nicht geringem Teil mit Hilfe der hansischen Kaufleute selbst, als Handelsländer bedeutende Fortschritte gemacht. Antwerpen und Amsterdam waren sehr beliebte Plätze des hansischen Verkehrs geworden.

Dieser hansische Verkehr aber sträubte sich gegen die Unterordnung unter die Oberleitung des Brügger Kontors. Seine zunehmende Dezentralisation in den Niederlanden untergrub mehr und mehr das hansische Handelssystem dort. Und die Hanse arbeitete unter Lübecks Führung mühevoll und, wie der Sieg beweist, den sie über Köln 1476 errang, auch mit Erfolg, freilich nicht mit allseitigem, die Autorität ihres Brügger Kontors zu stützen und seine Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel mit den Niederlanden zu erhalten. Der Geschlossenheit ihres Handelssystems, das sie so konsequent im Verlauf dieses Zeitraums ausgebaut hatte, verdankte die Hanse sicher zu einem nicht kleinen Teil die Behauptung ihrer kommerziellen und maritimen Vormachtstellung im nördlichen Europa während desselben. Dies Handelssystem stützte sich im Ausland auf die Kontore. Es war in Gefahr, wenn deren Organisation und Autorität verfiel, zusammenzubrechen.

Und hier ließ das Brügger Kontor, verglichen mit der neugefestigten Stellung der hansischen Niederlassung zu London, vieles zu wünschen übrig. Seine Klagen über den Ungehorsam der Hansen hörten nicht auf. Die Kaufleute von Münster und Wesel zeigten sich widersetzlich gegen die Schoßzahlung. Kampen, Deventer und Zwolle verweigerten, ebenso wie Hamburg, in ihrem Hauptverkehrsgebiet Holland dem Kontor den Schoß, zahlten ihn aber in den andern niedern Landen.[1]) Die geldrischen Städte benutzten charakteristischerweise ihre Unterwerfung unter die burgundische Herrschaft sofort, um dem Kontor gegenüber die Schoßzahlung überhaupt abzulehnen. Breslau trat, da die Hanse ihre Schoß- und Stapelpolitik in den Niederlanden trotz seines Protestes fortsetzte, aus dem Bunde aus.[2]) Die Zunahme des direkten Verkehrs von der Elbe und aus der Ostsee nach Frankreich zog in wachsender Zahl Umgehungen des Brügger Stapels und Verletzungen der hansischen Stapelordonnanz nach sich.[3]) Das Kontor blieb unter diesen Umständen dabei, der Verantwortlichkeit überhoben zu werden. Aber die Hanse trat auch 1474 seinem Antrag nicht näher, einen besondern Residenten nach Brügge zu schicken, der die Gerechtsame des Kaufmanns in Obhut nehmen und vertreten möge.[4])

Immer vollständiger hat Lübeck in diesem Zeitraum auch dem gesamten hansischen Westen gegenüber die Führerrolle angetreten, die es für die nördlichen und östlichen Angelegenheiten der Hanse längst besaß. Deutlich kommt dies zum Ausdruck in dem Beschluß des Hansetags 1476, daß in Lübeck die Originale der Privilegien des Brügger und Londoner Kontors verwahrt werden, beide aber davon Abschriften, Register, Auszüge anlegen, auch wenn sie es wünschten, Transsumpte erhalten sollten.[5])

Mit besonders großer Sorge aber schaute das Kontor zu Brügge auf die Fortschritte der Holländer. Sie waren durch die Landesherrschaft davor bewahrt worden, daß die Hanse sie zur Anerkennung ihrer niederländischen Stapelpolitik hatte nötigen können. Der hansische Stapel aber wurde nach Ansicht des Kontors gerade

---

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 151, n. 244, 338 § 189.7, 190.7, HR. 3. I n. 49, 51, 72 § 2, 73, 245.

[2]) HR. 2. VII n. 181 § 5, 338 § 189.6, 190.5.

[3]) HR. 3. I n. 216 § 45, 48, 319—321.

[4]) HR. 2. VII n. 138 §§ 148, 152.

[5]) HR. 2. VII n. 338 §§ 194.3, 203.3.

hierdurch am meisten zugrunde gerichtet. In Unabhängigkeit von der Hanse hatten die Holländer seit etwa hundert Jahren ihren eignen Handel und Verkehr zu organisieren und zu fördern gesucht. In diesem Bestreben trafen sie unmittelbar und an erster Stelle auf den Widerstand Lübecks, insbesondere bei ihrem Eindringen in den Ostseehandel. Es gelang der Hanse jedoch trotz aller Versuche nicht, sie von der Ostsee und von ihren andern Handelsgebieten und Verkehrsrichtungen fernzuhalten. Langsam arbeiteten sich die Holländer vorwärts.

Am Schluß dieses Zeitraums war, wie der Verlauf eines hundertjährigen kommerziellen Wettkampfs dargetan, nicht England, sondern Holland der Feind, der die hansische Vormachtstellung im Verkehrsleben des nördlichen Europa bedrohte.

Um die Mitte des 15. Jahrhunderts aber war der Wettbewerb Fremder mit den Hansen nicht mehr auf die Seestraßen des nördlichen Europa beschränkt. Auf den Landstraßen im Süden des hansischen Gebiets machten die Oberdeutschen dem westöstlichen Handel der Hanse eine wachsende Konkurrenz. Und hier war die Hanse nicht imstande, einzuschreiten. Den seefahrenden Fremden gegenüber besaß sie Mittel, ihre Vormachtstellung zu behaupten. Der ungeschmälerte Fortbesitz ihrer kommerziellen Stellung im Westen war eine wichtige Vorbedingung dafür. Nicht minder wesentlich war es, daß sie einmütig war, die Festsetzung der Fremden bei sich selbst zu verhindern und die Mittel ihres Handelssystems gegen sie dauernd zur Anwendung zu bringen. Die Zugänge zur Ostsee und ihrem Hinterland von Hamburg bis Reval mußte sie beherrschen. Und dafür war auch ihr Verhältnis zum skandinavischen Norden nach wie vor von sehr großer Bedeutung.

Es wird im letzten Teil dieses Buches zu zeigen sein, wie sich die Verhältnisse der Hanse zum skandinavischen Norden und zum Osten weiterentwickelten. Die Darstellung kehrt damit zurück zum Ostseegebiet, dem Kerngebiet der hansischen Größe, von wo sie ausging.

III. Die Hanse, der Norden und Osten im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts.

1. Der Ordenskrieg, die Hanse und der skandinavische Norden, 1454—1466.

Die Geschichte des deutschen Ritterordens in Preußen von der Schlacht bei Tannenberg 1410 bis zum Ausbruch des dreizehnjährigen Krieges 1454 zeigt einen nicht aufgehaltenen und nach Lage der Dinge auch wohl unaufhaltsamen Verfall. Die finanzielle Zerrüttung, die infolge der Kriege von 1410 und 1414[1]) eintrat, zwang die Ordensregierung zu bedeutenden Münzverschlechterungen, nötigte sie, in wachsendem Maß die Stände um finanzielle Beihilfen anzugehen, die früher nicht vorgekommen waren. Dadurch war diesen die erwünschteste Gelegenheit geboten, mit Erfolg ihren Einfluß auf die Politik und Verwaltung des Ordenslandes auszudehnen.

Polen aber behielt die Hand am Schwert. Es suchte den Gegensatz zwischen den Ständen und dem Orden, der ihnen nur widerwillig und gedrängt von den Verhältnissen Zugeständnisse machte, zu schüren. Es warf die Schuld an der fortdauernden Spannung und Unfriedlichkeit nicht mit Unrecht auf den Orden. Wie 1414 war es auch 1422 der Orden, der einen neuen Krieg mit Polen-Litauen in der Hoffnung auf die von König Sigmund versprochene Hilfeleistung heraufbeschwor. Aber während der entsetzlichen Verwüstungen, die das polnisch-litauische Heer im Sommer 1422 über Preußen brachte, erscholl immer lauter und drohender im Lande der Ruf nach Frieden. Der „ewige“ Friede, der am 27. September 1422 am Melnosee abgeschlossen wurde, brachte dem Orden den endgiltigen Verlust Samaitens und beraubte ihn damit der Landverbindung mit Livland. Jedem der friedenschließenden Teile sollten

---

[1]) Vgl. Band I. S. 174 ff., 181 f.

seine Untertanen straflos den Gehorsam verweigern dürfen, wenn er wieder Krieg beginnen wolle.[1]) Es war klar, daß diese Bestimmung nur für den Orden von praktischer Bedeutung werden konnte. Polen schuf durch sie den unzufriedenen Ordensuntertanen einen Rückhalt. Es stellte sich zugleich selbst gegen Vergeltungsgelüste des Ordens sicher und band ihm die Hände.

Bald verwickelten neue politische Torheiten den Orden in neue Kriegsgreuel. Auf dringenden Wunsch König Sigmunds beteiligte er sich seit 1427 an der Bekämpfung der Hussiten. Er griff ferner in die Thronstreitigkeiten ein, die nach dem Tode des großen Großfürsten Witold in Litauen ausbrachen. Er nahm die Partei Swidrigals, während Polen dessen Gegner, den Fürsten Sigmund, unterstützte. Der Orden leitete durch diese Politik den Angriff der verbündeten Hussiten, Litauer und Polen auf sich. In Livland zwar war der Krieg gegen Litauen bis zu einem gewissen Grade populär. In der preußischen Bevölkerung aber rief die Ordenspolitik bedenkliche Bewegungen, im Kulmerland sogar landesverräterische Absichten hervor. Der Orden machte seinen Untertanen 1432 weitgehende Zugeständnisse in den Richtungen, in denen sie bisher die heftigsten Klagen vorgebracht hatten. Vor allem sollten ein ständiger ritterschaftlicher Beirat und ein allgemeiner jährlicher Gerichtstag zwischen der Herrschaft und den Ständen eingerichtet und vor diesen alle Klagen über Rechtsverletzungen und Rechtsverweigerungen des Ordens gebracht werden.[2]) Trotz dieses Entgegenkommens beharrten die Stände auf dem Verlangen nach Frieden. Aber erst nach der furchtbaren Verwüstung Westpreußens durch ein Hussitenheer erzwang ihre drohende Haltung im Dezember 1433 vom Orden den Frieden mit Polen zu Lencziz, in dem er Swidrigal preisgab.

Zäh aber hielt im Orden eine Partei an der Wiederaufnahme des Krieges fest, gestützt auf den Widerspruch des Kaisers und Livlands gegen den Frieden. Aber der Widerstand Livlands gegen denselben wurde gebrochen durch die schwere Niederlage, die das livländische Heer an der Swienta am 1. September 1435 durch Sigmund von Litauen erlitt.[3]) Und nun führte im Dezember 1435

[1]) Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 448ff., vgl. Töppen, Akten, I n. 323 sowie oben Bd. I S. 180f.

[2]) HR. 2. I n. 153, Töppen, Akten, I n. 431—434, vgl. S. 714, 720f., 727 u. III S. 357f.

[3]) Vgl. Hildebrand i. Liv. UB. VIII S. XVIII u. Anm. 1.

zu Brecz die Eintracht der Stände nach leidenschaftlichen Auseinandersetzungen mit dem Orden den Abschluß eines neuen allgemeinen und „ewigen“ Friedens herbei.

Fortan betrachteten es die Stände noch mehr als ihre Hauptaufgabe, den Frieden zu sichern, damit das Land wieder zu Kräften komme. Vergeblich erhoben Kaiser Sigmund und sein Nachfolger Albrecht II. Einspruch gegen den Frieden von Brecz und suchten den Orden abermals gegen die polnische Macht auszuspielen. Bis zum Ausbruch der Revolution im Ordensstaat und des Krieges mit Polen 1454 blieb das Verhältnis zwischen beiden Mächten, obzwar dauernd und namentlich infolge der Handelsstreitigkeiten gespannt, doch ohne offene Feindseligkeiten. Es kam dem Frieden zwischen beiden zustatten, daß König Wladislaw Jagiello 1434 gestorben und Polen durch Parteiung der Großen gespalten war. Sein jugendlicher Nachfolger Wladislaw III., der auch die ungarische Krone trug, war durch die Türkenkämpfe in Anspruch genommen, in denen er 1444 bei Varna fiel. Erst 1446 bestieg sein Bruder, der seit Sigmunds Ermordung 1440 bereits Litauen als Großfürst regiert hatte, als Casimir IV. den polnischen Thron und stellte die Personalunion zwischen Litauen und Polen abermals her.

Preußen war durch die polnischen Verwüstungen von 1422 und 1433, durch die Kriegsunruhen des letzten Vierteljahrhunderts enorm erschöpft, entvölkert. Noch 1444 heißt es, daß die Verwüstung des Landes überall merkbar sei, daß Wald und Busch wüchsen, wo früher reiche Dörfer gestanden und viele Leute gewohnt hätten.[1])

Der politische Niedergang des Ordensstaats führte alsbald auch den Zusammenbruch des Ordenshandels herbei. Die großen Kriegslasten nötigten den Orden sogleich nach 1410 seine im Handel angelegten Kapitalien aufs stärkste in Anspruch zu nehmen. Der glänzende Zustand seiner wirtschaftlichen Tätigkeit erfuhr binnen kurzem eine völlige Veränderung. Seine eigne Reederei und Beteiligung an Reedereigeschäften hörte fast gänzlich auf.[2]) Die Rechnungen der beiden Großschäffereien geben von dem Rückgang ein zahlenmäßiges Bild. Die Marienburger Zentrale zeigte nach der erhaltenen Rechnung von 1417 einen ziemlich vollständigen

[1]) Töppen, Akten, II n. 397 § 13 S. 636.
[2]) Sattler, Handelsrechnungen, S. XIII f., XXII.

Zusammenbruch. Der Wert der Waren und sichern Forderungen betrug nur noch 1628 M. preuß. Etwas besser blieb der finanzielle Stand der Königsberger Großschefferei. Zwar war auch hier der Rückschritt bedeutend. Nach der Rechnung von 1416 ergaben Waren und sichere Forderungen noch ein Kapital von über 32000 M., zuzüglich der unsichern von beinahe 40000 M. Nach der von 1423 hatten die Waren und sichern Forderungen nur noch den Wert von 6438 M., die unsichern allein von 9850 M. Auch später besserten sich die Verhältnisse nicht wieder.[1]) Die andauernden militärischen Lasten, der Rückgang des Landesanbaues und der Bevölkerung, hres Wohlstandes und ihrer Steuerkraft ließen auch später den Orden finanziell nicht wieder zu Kräften kommen. Nach der Erklärung des Hochmeisters betrug 1440 der ganze Ordenshandel nicht mehr den zehnten Teil seines einstigen Umfangs.[2]) Die Hanse aber, für die der Ordenshandel in seiner Blütezeit oft recht unbequem gewesen war, sah ihn nicht ungern zusammenbrechen.

Die Tätigkeit der Königsberger Schefferei beruhte nun ganz auf dem Bernsteinhandel nach Lübeck und Brügge. An beiden Plätzen unterhielt sie dafür auch jetzt einen Lieger.[3]) Anfänglich war der Bernstein nur über Brügge in seinen südeuropäischen Kundenkreis gelangt, nur von dem dortigen Paternostermacheramt verarbeitet worden. Dann war ein solches auch in Lübeck entstanden und an Bedeutung im 15. Jahrhundert dem Brügger Amt überlegen.[4]) Der Bernstein wurde von der Schefferei unter Festsetzung seines Preises an ihren Lieger in Lübeck gesandt, von diesem an die dortigen Bernsteindreher und sonst auch an die brüggischen abgesetzt.[5]) Der Betrieb der Lübecker Bernsteindreher, die Summen, für welche sie Bernstein bezogen, waren sehr bedeutend. Lübische Kaufleute besorgten den Vertrieb der fertigen Waren. Köln, Frankfurt am Main, Venedig und Nürnberg waren ihre Hauptabsatzplätze. Umfangreiche Spekulationsgeschäfte wurden in diesem kostbaren Artikel gemacht. Im Jahre 1420 lagen im

---

[1]) Sattler, Handelsrechnungen, S. XII, XXIVf. Vgl. damit die Zahlen vor 1410 im Band I S. 176f.

[2]) Töppen, Akten, II S. 134, S. 217 § 4, 218 § 8, 239 § 4, 244 § 4.

[3]) HR. 2. II n. 660 § 1, III n. 253 § 4.

[4]) Vgl. Sattler, Handelsrechnungen, S. XXVIII f., XXX f., dazu Hans. UB. VI n. 272 u. Anm. 1, 359 u. Anm. 1, 377 u. S. 210 Anm. 1.

[5]) Hans. UB. VIII n. 329.

Fondaco der Deutschen in Venedig 2000 ℔. Paternoster, und noch sandte ein bekannter Lübecker Kaufmann Hildebrand Vockinkhusen mehr und brachten die Galeiden aus Brügge solche ebenfalls dorthin.[1]) 1449 beschwerten sich die Paternostermacher in Lübeck beim Hochmeister über die Versendung preußischen Rohbernsteins direckt nach Venedig und beanspruchten wie auch 1454 den Aufkauf alles in Preußen gefundenen Bernsteins als ihr und ihrer Brügger Kollegen althergebrachtes Recht. Die Entstehung konkurrierender Bernsteinindustrien an andern Orten sollte verhindert werden.[2])

Auch im Wohlstand der größeren preußischen Städte traten bedeutsame Verschiebungen ein. Kulm war 1422 durch die Polen in Asche gelegt worden. Es hatte zwar kommerziell nie eine große Rolle unter den sechs preußischen Hauptstädten gespielt, aber nun verarmte es mehr und mehr und wurde 1442 auf seinen Antrag vom Besuch wenigstens der unwichtigern Tagfahrten binnen Landes entbunden. Es bestritt sogar, um sich allen pekuniären Verpflichtungen gegen die Allgemeinheit zu entziehen, seine Zugehörigkeit zur Hanse.[3]) Thorn, Königsberg, Elbing und namentlich Braunsberg beantragten 1422, von der Teilnahme an Botschaften außer Landes in hansischen Angelegenheiten befreit zu werden, da ihr eigner Seehandel gering sei. Sie wollten sich höchstens dazu verstehen, gemeinsam die Hälfte der Kosten solcher zu tragen, wenn Danzig die andere auf sich allein nehme. Braunsberg schied überhaupt stillschweigend aus der Zahl der preußischen Vororte und damit aus der Hanse aus, während Königsberg-Kneiphof hinzutrat.[4]) Der selbständige überseeische Verkehr Thorns hörte mit dem 15. Jahrhundert ganz auf; er ging ebenso wie derjenige Breslaus und Krakaus in Danzigs Hände über. Thorn, das 1414 von einem weitgereisten Fremden als eine sehr schöne und reiche Stadt bezeichnet war, klagte 1445, daß es sehr stark verarmt sei.[5])

---

[1]) Stieda, hansisch-venetianische Handelsbez., S. 5, 49, 57f., 112f.

[2]) Sattler i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 72 u. das. Jg. 1877 S. 69, HR. 2. IV n. 270 Nachschr.

[3]) HR. 2. I n. 376 § 8, II n. 290 § 7, 571 § 7, 629 § 5, 642 § 14, 653 § 15, III n. 67, 589.

[4]) HR. 1. VII n. 461 § 18, 467 § 8, 509 § 9, 559 § 2, 3, vgl. 790 § 7. Im allgem. Hirsch, Danzig, S. 53f.

[5]) Script. rer. Prussic. III S. 449 c. 68, Töppen, Akten, II n. 398 S. 639f.

Erheblich früher schon ging das rührige Elbing in Betriebsamkeit und Wohlstand zurück. Sein Schiffsbau und die Zahl seiner Gewandschneider z. B. nahmen beträchtlich schon vor 1410 ab, vermutlich im ursächlichen Zusammenhang mit dem Aufblühen Danzigs. Die furchtbaren Verluste des sehr starken Elbinger Aufgebots in der Schlacht bei Tannenberg versetzten dem Elbinger Bürgertum unzweifelhaft einen schweren Schlag. Schiffsbau und Handel wurden nun durch den Krieg u. a. unglückliche Veränderungen der folgenden Jahrzehnte vollends geknickt.[1]) 1442 bemühte sich der Hochmeister, dem wirtschaftlichen Zusammenbruch der Stadt vorzubeugen. Er wollte ihr für die Herstellung von Schiffstauwerk ein Monopol im Lande verleihen, ihr den Stapel der englischen oder, wenn dies unmöglich, der holländischen und flämischen Tuche für Preußen verschaffen, es zum alleinigen Stapel für alle Produkte bestimmter Gebiete des Landes machen; blieben die Waren in Elbing unverkauft, so sollten sie nach Danzig geführt werden dürfen, aber nur vermittelst der Elbinger Fuhrleute und Kahnschiffer.[2]) Jedoch diese Pläne waren aussichtslos. Danzig hätte nie in eine solche Beschränkung seines Handels gewilligt. Das mächtige Anwachsen Danzigs richtete seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts Handel und Verkehr Elbings zugrunde. Um 1450 war Danzig fast der alleinige Sitz von Seehandel, Reederei, Schiffsbau, Ein- und Ausfuhr Preußens und der Zielpunkt des Fremdenverkehrs geworden. Dadurch aber war es auch mit der Hanse und ihren Interessen aufs Engste verwachsen. Gegenüber dem Niedergang der andern preußischen Städte zeigte außerdem nur noch Königsberg-Kneiphof eine zunehmende Handelsbedeutung und Wohlhabenheit.

Für den überseeischen Handel Preußens war die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts durchaus keine günstige Zeit. Die Kriege der wendischen Städte mit den skandinavischen Völkern und mit den Holländern lasteten schwer auf dem Handelsleben Preußens, das in seiner Entwicklung erheblich selbständiger war als dasjenige Livlands.[3]) Das Zerwürfnis Dänemarks und seit 1449 auch Lübecks mit England und die hansische Verkehrssperre gegen Flandern schädigten ebenfalls den preußischen Verkehr nach dem Westen. Waren

---

[1]) Töppen, Elbinger Antiquitäten, I S. 53, 55, 95, 98, Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 405.

[2]) HR. 2. II n. 379 § 2, 563, vgl. 481, III n. 590.

[3]) Vgl. Band I S. 258 ff., 324 ff.

nach der Seeseite Preußen wie auch Livland in ihren kommerziellen und maritimen Unternehmungen abhängig von der Politik der wendischen Städte oder der Hanse, so fielen diese Einflüsse für die livländische Kaufmannschaft großenteils, für die preußische ganz weg in ihren Beziehungen zu ihren Hinterländern.

Auf den preußischen Handel mit Polen und Litauen aber übten die Feindschaft zwischen den beteiligten Mächten und auf den mit Polen und dessen Hinterländern Ruthenien und Oberungarn im besondern noch das Stapelrecht Krakaus ungünstigen Einfluß aus. Das beschränkte Stapelrecht, das der Orden als Entschädigung Thorn 1403 verliehen hatte, konnte die Schäden nicht ausgleichen, die den Preußen durch den Verlust des Verkehrs mit Nordungarn und Lemberg erwuchsen.[1]) Parallel mit den Stapelbestrebungen Thorns machte Danzig den aus dem Binnenland kommenden Fremden die noch im 14. Jahrhundert nicht selten von ihnen unternommene Seefahrt nach dem Westen unmöglich.[2])

Im Thorner Frieden 1411 sagten sich Preußen und Polen gegenseitig Handelsfreiheit gemäß der alten Gewohnheiten zu. Aber die Verhältnisse blieben unruhig, der Verkehr durch Gewalttätigkeiten und Kriege bis 1436 gefährdet. Daher verordneten 1425 die preußischen Städte, daß alle Kaufleute, die künftig die Jahrmärkte in Krakau, Breslau und anderswo in Polen und Schlesien besuchen wollten, vor der Ausreise in Thorn unter Kontrolle des Rats sich organisieren und vereinigt Hin- und Rückreise machen müßten.[3]) Wie dem Seeverkehr in unruhigen Zeiten sollte auch dem Landverkehr durch Zusammenschluß aller Beteiligten größerer Schutz verliehen werden.

Eine weitere Folge der fast ständigen Unsicherheit war die, daß der Verkehr zum Teil von seinen alten Straßen verscheucht wurde und sich andere Wege suchte. Namentlich in den Kriegszeiten belebten sich stärker die Nebenstraßen, die aus Polen zur Oder, auch aus Schlesien diesen Fluß hinab nach Frankfurt und Stettin führten. Für den Handel beider Städte, namentlich Stettins, mit Hering u. a. Artikeln waren die preußisch-polnischen Kriege stets ein Vorteil.[4]) Nach Herstellung des Friedens jedoch strömte

[1]) Vgl. Band I, S. 93 ff.

[2]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 57 u. Anm. 3.

[3]) HR. I. VII n. 773 § 14, 790 § 9, 821 § 5.

[4]) Script. rer. Prussic. III S. 348, Hans. UB. V n. 1108.

jedesmal der Außenverkehr Polens rasch ins alte Bett zurück. So häuften sich in Danzig längs der Mottlau 1415 nach dem Kriege sogleich gewaltige Massen unverkäuflichen Holzes, das die Weichsel hinuntergeflößt wurde. Überdies versuchte der Orden den Verkehr auf der Warthe zwischen Polen und der untern Oder durch Einrichtung eines Niederlagezwangs in Landsberg und Küstrin zu verhindern.[1])

Auf der polnischen Seite der Weichsel in der Umgegend Thorns aber entwickelten sich in Bromberg und Schulitz, dann auch in Dibau und Nessau mit Thorn konkurrierende Verkehrsplätze. In verschiedenen Richtungen wandten die preußischen Städte seit 1402 hansische Statuten zur Bekämpfung dieser ihnen zuzeiten sehr unbequemen fremden Konkurrenz an. So verboten sie wiederholt ihren Kaufleuten Handels- und Schiffahrtsverbindungen allerart mit diesen polnischen Plätzen und ihren Einwohnern, mit Polen überhaupt, die Befrachtung anderer Schiffe als derjenigen der preußischen Weichselfahrer, den Besuch der genannten Orte, den Verkauf von Schiffen nach Polen.[2]) Sie beschlossen 1442 nach längeren Erwägungen, daß niemand, der ohne redliche Not sich seines Wohnens in Preußen begebe und nach Polen übersiedele, künftig wieder in Preußen geduldet werden solle.[3]) Jedoch alle diese Maßregeln fruchteten nicht viel. Denn vornehmlich Danziger kehrten sich weder an die Ordonnanzen, noch an das Stapelrecht Thorns. Über Dobrin-Riesenburg und über Bromberg-Nakel rechts und links an Thorn vorbei bildeten sich Beiwege des Verkehrs zwischen Polen und Danzig. Je überlegener Danzig als Zentrale des Handels wurde, um so mehr strebten die binnenländischen Händler dort ihre Geschäfte abzuwickeln, mit seiner Kaufmannschaft in direkte Beziehungen zu treten.[4]) Das Gästerecht der Stadt begünstigte diese Entwicklung. Thorn sah sich in seiner kommerziellen Vermittlungsstellung zwischen Preußen und Polen mehr und mehr beeinträchtigt. Die Abmachungen, die zu Nessau im Juni 1424 zwischen dem König von Polen und dem Hochmeister getroffen wurden, konnten es nicht befriedigen. Der Verkehr über

---

[1]) Script rer. Prussic. III S. 356, Hans. UB. VI n. 553 § 6.

[2]) Zahlreiche Nachrichten darüber i. HR. 1. V, VIII, HR. 2. I—III.

[3]) HR. 2. II n. 653 § 6, vgl. n. 515 § 13, 641 § 10, 642 § 6.

[4]) Vgl. Österreich, die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. Bd. 28 S. 47, 83ff.

Krakau hinaus blieb Thorn verschlossen, seine Bestrebungen, in Konkurrenz mit Danzig sich günstige Verkehrsstraßen nach Litauen, besonders über Warschau, zu erschließen, hatten keinen Erfolg.[1])

Doch nahm sich Hochmeister Paul von Rußdorf des Thorner Stapels an. Am 8. August 1428 bestätigte und erweiterte er das Stapelprivileg; auch Getreide sollte nun stapelpflichtig sein, alle binnenländischen Kaufleute sollten im Verkehr mit Preußen auf der Hin- und Rückreise nur die Straßen über Thorn benutzen.[2]) Aber Stapel- und Straßenzwang Thorns kamen infolge der Kriegswirren der dreißiger Jahre überhaupt nicht zur Geltung und blieben nach dem Frieden unbeachtet. Nur versuchsweise bestätigte 1448 Hochmeister Konrad von Erlichshausen den Stapelzwang Thorns und erlaubte der Stadt Verletzungen desselben zu strafen.[3]) Nach seinem Tode 1449 aber gelang es Thorn nicht, eine neue Bestätigung desselben zu erlangen. Thorn war das Zentrum der Auflehnung gegen die Ordensherrschaft, sein Bürgermeister Tidemann vom Wege der eigentliche geistige Leiter des preußischen Bundes. Der Orden konnte keine Neigung haben, für die aufsässige Stadt und ihre Ansprüche gegen Polen und Danzig Partei zu ergreifen.

Während die Handelsbeziehungen zwischen Preußen und Polen jahrzehntelang schweren Störungen unterlagen und auch nach 1435 nicht wieder recht zur Blüte kamen, scheint der Verkehr Preußens mit Litauen, seitdem 1398 seine rechtlichen Grundlagen gelegt waren,[4]) sich im wesentlichen größerer Ruhe und Stetigkeit erfreut zu haben. Litauen war, soweit es nicht dem Dünagebiet angehörte, die Domäne des Danziger Handels. Kowno blieb der Hauptstützpunkt des deutschen Handels. Von hier aus erstreckte er sich weiter ins Land[5]) und nahm besonders in Wilna zu, das von Kowno die dort in die Memel mündende Wilia hinauf zu Wasser bequem zu erreichen war. Hier entwickelte sich allmählich eine Zweigniederlassung, die dem Kontor zu Kowno untergeordnet war.[6])

Da das Salz, das die Grundlage des Handels bildete, gewöhn-

---

[1]) Hans. UB. VI n. 552, 553, 572, 602, Kunze das. S. 309 Anm. 1.

[2]) Hans. UB. VI n. 753.

[3]) HR. 2. III n. 407, vgl. n. 200 § 10, II n. 562 § 21, Töppen, Akten, II S. 409.

[4]) Siehe Band I, S. 96.

[5]) Vgl. z. B. Hans. UB. VI n. 429.

[6]) Hans. UB. VI n. 915, vgl. Hirsch, Danzig, S. 164, 167.

lich nicht vor Ende Mai von der Baie her in Danzig eintraf,[1]) langte die Flotte der Salzschiffe, Weichselkähne, in Kowno frühestens am Schluß des Sommers an. Dort besorgten dann die Faktoren der Danziger Kaufleute den Vertrieb an die Litauer.[2]) Entsprechend den hansischen Maximen waren Kauf und Verkauf auf Borg, sowie Handelsgesellschaften jederart mit Litauern, die Verladung preußischer Güter in litauische Fahrzeuge u. a. m. verboten. Das Danziger Element war und blieb in dieser Niederlassung zwar weitaus das vorherrschende, aber auch in späterer Zeit wurde sie von Lübeckern, Revalern, Königsbergern und andern Hansen besucht.[3])

Im Hinblick auf den Verkehr mit Litauen galt die Regierung Witolds, in der er meist ungestört sich entfalten konnte, den Nachlebenden als goldene Zeit. Der zehnjährige Thronstreit, der seinem Tode 1430 folgte, und die Haltung des Ordens zu demselben drückten den Danziger Verkehr mit Litauen mindestens auf einen geringen Umfang herab. Statt dessen kamen die Litauer nun in größerer Zahl nach Danzig selbst. Der Orden und Danzig verhielten sich ihnen wie auch den Polen gegenüber sehr vorsichtig und zuvorkommend. Die Bewohner Kownos wurden die Vorteile des eigenen Verkehrs nach Danzig schnell inne und suchten die Vermittlungstätigkeit der deutschen Niederlassung bei sich einzuschränken.

Allerdings bestätigte Großfürst Casimir auf Bitte der preußischen Stände im Januar 1441 der Niederlassung zu Kowno alle Freiheiten aus Großfürst Witolds Zeit und gebot Kowno die Beobachtung derselben.[4]) Aber die Klagen der Preußen über Zölle und Beschränkungen namentlich im Kleinhandel bei Ein- und Verkauf dauerten fort. Die Litauer wie auch die Polen, über die ähnliche Klagen laut wurden, rechtfertigten sich dagegen in erster Linie durch den Hinweis auf die Verkehrsbeschränkungen, denen die Ihrigen in Preußen unterworfen wurden. Dort war ihnen allerdings früher freier Verkehr mit den anderen Handelsgästen gestattet gewesen. Aber die Einschränkungen, denen Kowno, Krakau und andere Städte in zunehmendem Maße die preußische Kaufmannschaft unterwarfen, hatten Danzig zu Repressalien genötigt. Es gab trotz des anfänglich

---

[1]) Siehe Band I S. 449.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 164f., 167f., über den Weg von Danzig nach Kowno siehe Band I S. 96f.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 808, Livl. UB. VIII n. 628.

[4]) HR. 2. II n. 406, vgl. S. 325 Anm. 1, Hirsch, Danzig, S. 169.

großen Widerstands des Ordens, der Landstädte und Ritterschaft in Übereinstimmung mit den anderen großen Städten seit 1435 seine bisher recht tolerant gewesene Gästepolitik auf.[1]) Es verbot den überseeischen Gästen den Verkehr im Binnen- und überhaupt im Hinterland Preußens, außerdem den Handel mit anderen Gästen am Platz. Auch die Polen und Litauer zwang es, ihre Waren nur noch an seine Bürger zu verkaufen. Den polnischen und litauischen Juden wollten die preußischen Städte überhaupt nicht den Handelsverkehr gestatten.[2])

Danzig konnte an die erfolgreiche Durchführung dieses Stapelzwangs herantreten, weil sich der Außenhandel Preußens eben bis zu diesem Zeitpunkt ziemlich vollständig in seinen Mauern konzentriert hatte.[3]) Der Orden gab seinen Einspruch dagegen bald auf. Auch die Polen und Litauer mußten nach längeren Protesten und den vergeblichen Verhandlungen, die im Juli 1452 zu Nessau zwischen Casimir IV. und dem Hochmeister über die gegenseitigen Klagen der Kaufmannschaften geführt wurden,[4]) einsehen, daß eine Änderung nicht zu erreichen war, so lange nicht auch sie selbst entsprechenden Beschwerden der Preußen entgegenkamen.

Die inneren Verhältnisse des Ordens gerieten nach dem Frieden zu Brecz und zum Teil im Zusammenhang mit ihm in die schwerste Verwirrung. Erbitterte und gefährliche Streitigkeiten brachen aus zwischen dem Hochmeister und den Ordensmeistern von Deutschland und Livland, erschütterten die Autorität der hochmeisterlichen Stellung und verschärften die Parteiungen innerhalb der Ordensritterschaft bedeutend.[5]) Den politischen Vorteil zogen aus dieser Zersplitterung die Stände der Ordenslande. Der Geldmangel der Regierung seit dem letzten Krieg, die Verweigerung von Beihilfen seitens der Stände, die zum Teil unlauteren, zum Teil gewaltsamen Mittel, durch die der Orden sich Geld zu verschaffen suchte, sowie andere Verletzungen des Landesrechts und der den Ständen verbrieften Zugeständnisse durch den Orden, alles zusammen spitzte

[1]) HR. 2. I n. 423 § 9, II n. 653 § 3, vgl. n. 76 § 36, 37, 96 § 5, 98 § 3.

[2]) HR. 2. I n. 492 § 5.4, II n. 193 § 5, vgl. Hirsch, Danzig, S. 165 Anm. 483.

[3]) Stein, Beiträge usw., S. 60f.

[4]) Hans. UB. VIII n. 104, 110, 111, 164—167, 170.

[5]) Vgl. Töppen, Akten, II S. 278ff., Hildebrand i. Livl. UB. IX S. XVIff.

den Gegensatz zwischen beiden nach 1435 schnell zu einer bisher unerhörten Schärfe zu. Vergeblich begehrten die Stände die Abhaltung des 1432 ihnen zugesagten Richttags, vergeblich wie auch die Hanse die Abschaffung des Pfundzolls und die Einstellung des Verkaufs von Kornausfuhrlizenzen, womit der Orden namentlich in den Jahren der großen Teuerung ein gutes Geschäft machte, u. a. m.

Die Haltung des Hochmeisters, die in jeder Hinsicht schroff ablehnend war, festigte die Verbindung unter den Ständen.[1]) Am 21. Februar 1440 traten in Elbing Abgeordnete der preußischen Städte sowie der Ritterschaft des Kulmerlandes und verschiedener anderer Gebiete zusammen und beschlossen die Wahrung ihrer Interessen durch einen förmlichen Bund. Am 14. März untersiegelten sie und zahlreiche kleine Städte und weitere Gebiete in Marienwerder den Bundesbrief, dessen Grundgedanke der gegenseitige Schutz gegen Gewalt war.[2]) Die nächsten Folgen waren, daß die Stände bereits im Mai die Abschaffung des Pfundzolls durchsetzten, den Zwist innerhalb des Ordens beseitigten, am 2. Januar 1441 Hochmeister Paul von Rußdorf, gedemütigt und gebrochen, das Meisteramt niederlegte. Ein Mann, der an Charaktereigenschaften das Gegenteil von ihm, klug, gerecht und entschieden war, der oberste Marschall Konrad von Erlichshausen ward sein Nachfolger.

Der neue Hochmeister verschaffte sich schnell Ansehen. Er einigte sich mit dem Deutschmeister. Er bewirkte, daß beträchtliche Teile des Bundes, der größte Teil der Ritterschaft, sich ihrer Untertanenpflichten wieder erinnerten. Mit Festigkeit verfolgte er trotz der scharf gespannten Gegensätze seine Finanzpläne. Schon 1442 begehrte er, da die Ordensgüter und der Handelsbetrieb der Scheffereien nichts mehr einbrächten, die Zustimmung der Stände zur Wiedereinführung des Pfundzolls. Vergeblich wiesen die großen Städte auf die Gefahren eines solchen hin, indem das Ausland und die Hansestädte zu Repressalien gegen den preußischen Handel greifen könnten, vergeblich auch darauf, daß schon auf die Kunde von der beabsichtigten Wiedereinführung die Preise sich in ungünstiger Weise verändert hätten, der Salzpreis pro Last um 6 M. gestiegen, der Roggenpreis pro Last von 10 auf weniger als 6 M.

---

1) HR. 2. II n. 308 § 2, 313 § 2, 3, 320 § 5, 6, Töppen, Akten, II S. 68.
2) Töppen, Akten, II n. 108 ff., S. 288 f.

gefallen sei.[1]) Der Hochmeister, im Bewußtsein, daß der Bund gesprengt, war unnachgiebig. Er ließ die Ordensschlösser in den großen Städten in Kampfbereitschaft setzen, versuchte aber vergeblich, die Gemeinden dieser gegen ihre Räte auszuspielen. Er suchte am kaiserlichen Hof einen ihm günstigen Spruch über den Pfundzoll herbeizuführen und einer Mißstimmung des Herzogs von Burgund über denselben vorzubeugen. Vor allem aber verständigte er sich mit König Christof von Dänemark darüber. Er fürchtete, daß die Hanse diesen gegen ihn einnehmen und zu Maßregeln gegen das Ordensland anstiften könne. Er rief geradezu das fürstliche Solidaritätsgefühl des Königs gegen die Hanse und Lübeck an und gewann ihn dadurch.[2])

Denn die Hansestädte waren über die neue Aussicht auf den Zoll sehr entrüstet. Lübeck hatte sofort beim Hochmeister Protest dagegen erhoben. Es suchte eine Parteinahme des Kaisers für den Orden zu hintertreiben mit den Mitteln, die auch am kaiserlichen Hofgericht die üblichen waren, denn: „men nympt dat gelt hir gernen.“[3]) Seine Gemeinde und Kaufleute ließen verlauten, Lübeck und andere Städte hätten den Orden einst ins Land gebracht, sie würden auch wohl Rat finden, ihn wieder hinauszubefördern.[4]) Der Hansetag zu Stralsund im Mai 1442 erhob auf das Drängen Lübecks ebenfalls Vorstellungen beim Hochmeister.[5]) Es nutzte alles nichts. Die preußischen Städte mußten sich nach leidenschaftlich erregten Auseinandersetzungen im Januar 1443 dem Willen des Hochmeisters fügen. Dafür überwies er ihnen den dritten Teil der Pfundzolleinkünfte zur Bestreitung ihrer auswärtigen Gesandtschaftskosten.[6]) Es war ein bedeutender Triumph seiner Politik.

Den Zusammenhang seiner Städte mit der Hanse suchte er zu lockern, die preußische Handelspolitik wieder selbständiger zu machen, in erster Linie nach den Bedürfnissen des eigenen Landes einzurichten. Zu diesem Zweck fügte er hansischen Gesandtschaften zu

---

[1]) Töppen, Akten, II n. 317 S. 460.

[2]) HR. 2. II n. 633 § 3—6, 637, vgl. III n. 6.

[3]) HR. 2. II n. 599, 600, 667, Lüb. UB. VIII n. 96.

[4]) Töppen, Akten, II n. 322.

[5]) HR. 2. II n. 587 § 5, 608 § 1, 5, 31, 609, 610, 613, vgl. n. 667, 685, 686, 690, 692.

[6]) HR. 2. II n. 672, vgl. über die Verhandlungen in Preußen Töppen, Akten, II S. 556 ff.

Verhandlungen mit dem Ausland seine Boten hinzu oder verhandelte auch selbständig mit ihm. Im Innern führte er versöhnlich und gerecht sein Regiment. Klagen der Untertanen über Rechtsverletzungen durch Ordensmitglieder kamen unter ihm nur selten vor. Dem Bund entzog er dadurch zum Teil den Boden seiner Existenz. Aber sein Versuch, ihn 1446 aufzuheben, alarmierte diesen wieder und hatte einen neuen festeren Zusammenschluß seiner verschiedenen Elemente zur Folge.[1])

Der Hochmeister verzichtete aber darum nicht auf seine Absichten. Und das heftige Zerwürfnis zwischen den Städten und der Ritterschaft über die Kornausfuhr und über die Handelsfreiheit der Gäste im Binnenland schien seinen Plänen günstig. Er nahm die Partei des Landes, erließ zu dessen Gunsten eine Anzahl Satzungen und verlangte deren Annahme von den Städten mit der Bemerkung, daß er der Herr im Lande sei. Die Städte jedoch verweigerten dieselbe entschieden. Der Hochmeister war, da er ihre Durchführung dem Lande verheißen hatte, in peinlichster Verlegenheit.[2]) Ehe er einen Ausweg aus derselben finden konnte, starb er am 7. November 1449. Die Katastrophe, in die er sich schon zu verwickeln begonnen hatte, blieb ihm erspart.

Über Konrad von Erlichshausens Grabe fand sich schnell der noch eben in sich gespaltene Bund in dem gemeinsamen Interesse an der neuen Herrscherwahl zusammen. Diese aber, die am 21. März 1450 auf seinen Neffen Ludwig von Erlichshausen fiel, bedeutete die Reaktion gegen die moralische Tüchtigkeit des Verstorbenen. Er hatte den sittlichen Verfall des Ordens nur vorübergehend zu hemmen vermocht. Der Ton der Ordensherren gegen die Untertanen wurde schnell herausfordernd. Es bemächtigte sich dieser wieder das Bewußtsein, daß sie schutz- und rechtlos ihrer Herrschaft gegenüber seien. Um so leichter wurde es ihnen, ihre trennenden Zwistigkeiten beiseitezusetzen und dem Bund neues Leben zu geben, vollends da der Hochmeister alsbald mit Unterstützung des Papstes, des römischen Königs, geistlicher und weltlicher deutscher Fürsten die Stände um Auflösung desselben anging.[3])

---

[1]) Töppen, Akten, II S. 763 ff., Voigt, Gesch. Preußens VIII S. 98 ff., vgl. Livl. UB. X n. 249.

[2]) Töppen, Akten, III n. 44 § 9 S. 85, S. 108 f.

[3]) Töppen, Akten, III S. 369 ff., vgl. n. 111, Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 237 Anm. 3.

Und fortan ging die Bewegung der Stände mit steigender Leidenschaftlichkeit raschen Schrittes dem Bruch mit dem Orden entgegen. Beide Teile rüsteten zum Kriege und warben Söldner. Durch eine wilde Agitation und unlautere Mittel suchte der Bund zuvor dem Orden Licht und Luft abzuschneiden. Das Kulmer Land war der glühende Herd der innern Empörung. Von Thorn und der kulmischen Ritterschaft wurden nun die ersten geheimen Verbindungen mit Polen angeknüpft und fortgesponnen. Der Rechtsstreit, den der Bund durch polnische Doktoren gegen den Orden vor dem Kaiser führte, endete unglücklich. Die fürstlichen Räte, die Beisitzer des Gerichts waren, standen wie ihre Herren mit ihren Sympathien durchaus auf der Seite des Ordens. Am 1. Dezember 1453 erklärte Kaiser Friedrich III. den Bund für aufgehoben und nichtig.[1]) Alsbald zog dieser die letzten Konsequenzen.

Aber ganz einträchtig war die Stimmung innerhalb des Bundes nicht, der Anschluß an ihn keineswegs in allen Städten und Gebieten ganz freiwillig. Die Erhebung eines Schoßes, die der Bund unter schwerer Verletzung der Landeshoheit des Hochmeisters verfügte, rief in Königsberg die Auflehnung der Gemeinde, in Danzig den Protest der Ankerschmiede, Bäcker, Brauer und besonders der Schiffsbauer hervor. Letztere suchten dabei zugleich vom Orden eine Förderung ihrer gewerblichen Interessen zu erlangen. Sie forderten die Freigabe des Schiffsbaus für Nichthansen, die von der hansischen Schiffsbaupolitik verboten war.[2]) Danzig fühlte sich seiner Gemeinde nicht sicher, überschaute auch besser als die andern die Folgen eines Krieges und befürwortete daher bis zum letzten Augenblick eine gütliche Einigung mit dem Hochmeister.

Dennoch faßte die Bundesleitung in Thorn im Dezember 1453 den Entschluß, den Bund unter den Schutz und die Herrschaft des Polenkönigs zu stellen. Am 4. Februar 1454 kündigte sie dem Hochmeister die Huldigung auf und erklärte dem Orden den Krieg. Unmittelbar darauf brach der Aufstand in fast allen Teilen Preußens aus. Die großen Städte bemächtigten sich sofort der Schlösser des Ordens bei sich. In wenigen Wochen war der Orden auf die Marienburg und einige wenige andere Burgen und Städte be-

[1]) Töppen, Akten, IV n. 80, 86 S. 186, vgl. III S. 541 ff., 551 u. die Bemerkg. zu der gefälschten Urk. des Kaisers v. 1441 das. II S. 303 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 225, 240, Töppen, Akten, III S. 610 Anm. 1.

schränkt.[1]) König Casimir IV. von Polen nahm die vom Bunde ihm angebotene Herrschaft an. Am 22. Februar erfolgte die Kriegserklärung Polens an den Orden, am 6. März die Inkorporation Preußens.

Der König erteilte den Aufständischen eine Reihe Zusicherungen, genehmigte ihre Privilegien, hob alle Land- und Wasserzölle in Preußen auf, gestattete den preußischen Kaufleuten überall in Polen Handelsfreiheit und Verkehr auf den herkömmlichen Straßen sowie gegen die üblichen Zölle nach Ungarn, Ruthenien usw., gestand dem Bunde volle Selbstverwaltung unter Landeseingeborenen zu und versprach, den Bundesrat in allen wichtigern Landesangelegenheiten zu befragen.[2]) Als der König im Mai zur Entgegennahme der Huldigung in Thorn erschien, bestürmten ihn die preußischen Städte mit weiteren Forderungen. Sie hielten nun endlich die Zeit für gekommen, das zu erreichen, was ihre Genossinnen im andern Deutschland schon seit hundert Jahren besaßen, weitgehende Unabhängigkeit von der Landesherrschaft. Ihre Erwartungen erfüllten sich damals jedoch nicht. Denn der Sieg über den Orden schien nach dem bisherigen Verlauf der Dinge leicht. Der Polenkönig wollte sich seine Machtstellung in dem neugewonnenen Lande nicht unnötigerweise durch weitere Zugeständnisse beschränken.[3])

Allerdings waren die ersten Erfolge des Bundes überwältigend. Aber der Orden zeigte sehr schnell, daß er nicht gewillt sei, ohne Schwertschlag auf Land und Macht zu verzichten. Und der Krieg, der nun sich entspann, zog auch die Ostseemächte in Mitleidenschaft, und indem er über den Ostseeverkehr schwere Störungen brachte, auch den Westen.

---

[1]) Töppen, Akten, IV n. 172, S. 378ff.; vgl. Simson, Danzig im dreizehnjährigen Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. Bd. 29 S. 15.

[2]) Töppen, Akten, IV n. 244, vgl. S. 383ff, Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 378f., Simson, Danzig im dreizehnjährigen Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpr. Gesch.-V. Bd. 29 S. 19f.

[3]) Töppen, Akten, IV n. 275—277, 245, 281—283. Es war keineswegs „eben eine hereinbrechende neue Zeit, die sich gegen das spezifisch mittelalterliche Gebilde des Ordensstaates erhob," wie Simson a. a. O., Ztschr. d. westpr. Gesch.-Vereins 29 S. 5 meint, sondern eine sehr verspätete Nachholung der im übrigen Deutschland zum Teil schon wieder von einer Rückströmung abgelösten Entwicklung. Auch ist seine obige Charakterisierung des Ordensstaats nicht richtig. Er war nach Art und Einrichtung in vielem durchaus nicht mittelalterlich.

Schon im Herbst 1453 hatte der Bund vor den Hansestädten und Herzog Adolf von Schleswig seine Absichten zu rechtfertigen gesucht und um Hilfe gegen die Belästigungen preußischer Kaufleute in Dänemark gebeten. Nach erfolgtem offenem Bruch versandten die preußischen Städte im Februar 1454 Rechtfertigungsschreiben an die Ostseemächte, die Hanse, selbst das Kontor, derzeit zu Utrecht. Absichtlich hoben sie in den letztern besonders hervor, daß sie im Interesse des deutschen Kaufmanns so gehandelt hätten. Aber ihre übertriebenen Hoffnungen auf die Hilfsbereitschaft der Hanse wurden bald zunichte. Lübeck beglückwünschte zwar Danzig zu seinen erstaunlichen Erfolgen. Gespannt wartete die Lübecker Bürgerschaft die weitern Ereignisse im Osten ab, politische Wetten wurden vor dem Stadtgericht geschlossen.[1]) Aber die dringend gewünschte Anleihe schlug Lübeck den preußischen Städten ab. Es beschränkte sich darauf, seine guten Dienste zur Vermittlung anzubieten, wozu es auch vom Kaiser beauftragt war.[2])

Das Kontor zu Utrecht warnte sofort die preußischen Kaufleute im Westen und die preußische Baienflotte vor Anschlägen des Ordens. Aber diese wäre fast schon eine Beute König Christians von Dänemark geworden, als sie im Juni in den Sund einlief. Gerade noch rechtzeitig wurde sie von einem Agenten Danzigs, der in Kopenhagen Söldner anwerben und die Stimmung der Dänen erkunden sollte, gewarnt und entkam.[3]) Der Dänenkönig war von verschiedenen Seiten, auch vom Orden selbst, namentlich aber durch ein Gutachten Kurfürst Friedrichs II. von Brandenburg beeinflußt, der ihm sogar geraten hatte, den preußischen Städten die hansischen Privilegien in Dänemark zu entziehen. Andererseits nahm der Kurfürst gegen 40 000 Gulden vom Orden die Neumark zum Pfand und sicherte dadurch dies Land vor polnischer Besitzergreifung.[4])

Die Neumark wurde nun der Sammelplatz für die reichlichen Söldner- und andern Hilfszuzüge, die dem Orden aus Deutschland zueilten. Um Konitz, das schnell wieder in die Hände des Ordens

[1]) Lüb. UB. IX n. 230.

[2]) Töppen, Akten, IV. S. 199, n. 154, 170, HR. 2. IV n. 200—202, 218 bis 222, 224, 228, 230, 231, 233, 270—280, 283—285; Stein i. Hans. UB. VIII n. 283 Bemerk., S. 241 Anm. 2, n. 330 Bemerk.

[3]) Hans. UB. VIII n. 328, HR. 2. IV n. 232.

[4]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII n. 330 Zusatz.

gekommen, den strategisch wichtigsten Punkt für seine Verbindung mit Deutschland, zog sich der erste große Kampf zusammen. Am 18. September 1454 erlitt hier das stattliche polnische Heer, bei dem sich König Casimir selbst befand, durch ein erheblich schwächeres Ordensheer eine überaus schwere Niederlage. Es wurde auf Thorn zurückgeworfen. Auch die Belagerung der Marienburg mußte aufgehoben werden. Der Anhang des Ordens im Lande begann wieder sein Haupt zu erheben. Nach den Monaten rat- und kopfloser Verwirrung erwachte die alte militärische Leistungsfähigkeit und ging der Orden allenthalben zum Angriff über. Polen und der Bund hatten sich aufs schwerste getäuscht, wenn sie leichtes Spiel mit ihm zu haben geglaubt hatten.

Umfassende Unternehmungen ins Werk zu setzen, entscheidende Schläge zu führen, fehlte es beiden Teilen, namentlich dem Orden, an Geldmitteln. Auch der Bund mußte eine neue Abgabe nach der andern einführen und seine bedeutendste Geldmacht Danzig sah sich genötigt, ein finanzielles Opfer nach dem andern zu bringen, um das begonnene Werk durchzuführen.[1]) Bis zum Juli 1455 kam der Orden wieder in den Besitz der drei Städte Königsberg und damit eines Seehafens, was überaus wichtig für die Fortsetzung des Krieges war. In Thorn wurde im September 1456 ein Aufstandsversuch innerhalb der Gemeinde, der den Zweck verfolgte, die Stadt unter die Ordensherrschaft zu bringen, durch Hinrichtung von 102 Aufrührern unterdrückt. Dann versuchte in Danzig ein Kaufmann Martin Kogge dasselbe, aber die Mehrzahl der Bürgerschaft widerstrebte der Herstellung der Ordensherrschaft.[2]) Die Unterstützung durch den Polenkönig, dessen Eifer sich nach den ersten schweren Mißerfolgen sehr abgekühlt hatte, war lau und auch durch finanzielle Schwierigkeiten bedingt. Papst und Kaiser verhängten Bann und Interdikt über den Bund. Ungünstige Verhältnisse Danzigs zum Ausland kamen hinzu, die Stellung des Bundes zu verschlechtern.

Der Orden jedoch war durch seine gänzliche Mittellosigkeit verhindert, diese Umstände auszunützen. Sein Land mit Städten und Schlössern hatte er den Söldnern für ihren Sold zum Pfand setzen müssen. Vergeblich begehrten sie Geld. Dann begannen sie, zunächst die böhmischen, dann aber auch die deutschen Haufen,

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 368 u. S. 241 Anm. 2.

[2]) Töppen, Akten, IV n. 342, vgl. S. 623ff., Script. rer. Prussic. IV S. 523ff.

Städte und Schlösser dem Feind zu verkaufen. Der Bund, vor allem mit Danziger Geld, brachte Burg um Burg und Stadt um Stadt durch „Auskaufung“ der Söldner in seinen Besitz und entfernte diese dadurch aus dem Lande. Auf diesem Gebiet, nicht auf dem militärischen lagen die Triumphe des Bundes und Polens über den Orden. Denn im Felde blieb dieser fast immer siegreich, aber seine Mittellosigkeit vernichtete seine kriegerischen Erfolge. Sogar die Marienburg kam durch das Geld Danzigs in den Besitz Polens. Am 8. Juni 1457 hielt König Casimir seinen Einzug in die Hochburg des Ordens, die zwei Tage vorher der Hochmeister fliehend geräumt hatte.

Schon einen Monat vor der Erwerbung der Marienburg hatte sich Danzig vorsichtig und klug vom König den Lohn vorauszahlen lassen. Am 15. Mai verlieh er Danzig, sodann am 24. und 26. August Elbing und Thorn für ihre tatkräftige Hilfe weitgehende Privilegien. Sie bestanden im wesentlichen in dem Verzicht des Königs auf Geltendmachung landesherrlicher Rechte innerhalb und im nähern Umkreis der Städte. Dazu kamen besondere aus den lokalen Verschiedenheiten der Bedürfnisse entspringende Verleihungen. Thorn gestand er statt der gewünschten Hälfte den vierten Teil der Einnahmen der Weichselfähre, den so oft und so dringend begehrten Abbruch Dibaus aber nicht zu. Er lehnte das Gesuch Thorns ab, sein Stapelrecht, das es für Korn bereits handhabte, auf die gesamte Weichselschiffahrt auszudehnen, gewährte aber seine Bitte um Stapelrecht für alle Kaufleute aus Schlesien und allen andern dem Polenkönig nicht unterworfenen Gebieten, die zu Lande nach Preußen verkehrten; die Polen jedoch sollten frei davon sein. In dieser Hinsicht büßte Thorn ein, denn seine frühern Stapelprivilegien hatten gerade für den Verkehr der Polen in erster Linie gegolten.[1])

Wesentlich umfassender waren die Spezialverleihungen des Königs für Danzig. Abgesehen von äußerlichen Ehrenauszeichnungen erhielt Danzig die Landeshoheit in allen Schiffahrtssachen, die Gerichtsbarkeit in Seerechts-, Strandrechts- und Seeraubsangelegenheiten. Die Danziger Kaufleute durften polnische und litauische Waldprodukte u. a. Güter unaufgehalten direkt nach

---

[1]) Dennoch bestätigte der König gleichzeitig in auffallender Inkonsequenz die ältern Stapelprivilegien Thorns seit 1403.

Danzig führen, nur für die zu Lande kommenden brakepflichtigen Waren sollte der Brakzwang in Braunsberg und Elbing bestehen bleiben. Vor allem erreichte Danzig das große Ziel, nach dem es in der Ordenszeit vergeblich gestrebt hatte, eine sichere Rechtsgrundlage für seine Fremdenpolitik. Die Behandlung der Fremden wurde nach jeder Richtung dem freien Belieben Danzigs überlassen. Was es ihnen an Vergünstigungen gestatten, wie es sie einschränken wollte, lag nun ausschließlich in seiner Hand. Weder konnten fortan die Fremden mit Hilfe der Landesherrschaft den Willen Danzigs beugen, noch konnte diese zugunsten der Fremden auf Danzig einwirken.[1]) Die kommerzielle Machtstellung Danzigs war hierdurch ganz bedeutend verselbständigt und gekräftigt. Und dies kam, was das Verhältnis zu den Nichthansen anbelangte, der gesamten Hanse zugute.

Der Krieg übte zunächst auf die binnenländischen Verkehrsverhältnisse einen umgestaltenden Einfluß aus. Seitdem Königsberg in den Händen und dann die Hochburg des Ordens war, konnte Danzig den Verkehr mit Kowno und Litauen auf dem üblichen Weg nicht fortsetzen. Der wichtige Holz- und Wachsimport aus Litauen nach Danzig schrumpfte stark zusammen. Andererseits war auch nach der Gewinnung der Marienburg die Weichselstraße keineswegs gefahrlos. Namentlich Mewe und Kulm wurden von Ordenssöldnern besetzt gehalten, die den Stromverkehr beunruhigten. Und da nun die preußischen Kaufleute der neuen Vorzüge im Verkehr mit Polen voll teilhaftig werden wollten, mußten seit dem Frühjahr 1458 besondere Maßregeln zur Durchführung und zum Schutz des Weichselverkehrs getroffen werden. Man organisierte daher nach dem beim Seeverkehr herrschenden Brauch die Fahrt in Flotten zwischen Danzig und Thorn. Diese Flotten von Weichselkähnen, die selbst mit Büchsen armiert waren, wurden geleitet durch Kähne, die mit besondern Verteidigungsmitteln ausgerüstet, und große Boote, die mit Söldnern bemannt und durch ihre größere Beweglichkeit zur Abwehr feindlicher Angriffe wohlgeeignet waren. So segelte am 27. Oktober 1459 aus Danzig eine Flotte von 121 Weichselkähnen mit Tuch, Hering und Salz unter Geleit von 21 Söldnerbooten und einem Weichselkahn, auf dem eine

---

[1]) Töppen, Akten, IV n. 357—359, 365, 380; 367, 369, 384, 385, vgl. n. 275—277, 382. Stein i. Hans. UB. VIII S. 371 Anm. 2, n. 626 Zusatz.

„posteye“, Bastei, errichtet war. Am 2. Dezember kehrte eine Flotte von 50 großen und kleinen Kähnen vornehmlich mit Getreidefracht von Thorn zurück. Am 4. Mai 1460 lief im Geleit von sechs Booten eine Flotte von Danzig nach Thorn aus, um Korn und Lebensmittel zu holen. Am 1. Juni fuhren von hier 150 Weichselkähne, ungerechnet die kleinen, mit Korn, Gerste, Hirse, Speck, Fleisch, Vieh und außerdem 60 Flöße, mit Wagenschoß, Teer, Pech belastet, nach Danzig, fielen aber unterwegs zum Teil den Ordenssöldnern in die Hände. Nicht selten kam es dabei zu blutigen Wasserkämpfen. Die Einzelfahrt auf dem Strom wurde wegen dieser Gefahren von Thorn und Danzig verboten. So war der Gang des Verkehrs den Fluß hinauf und hinab auch in den folgenden Kriegsjahren, öfter kreuzten sich die Flotten unterwegs bei Dirschau, Bromberg und anderswo.[1]) Sein Fortbestand war für die preußische Kaufmannschaft eine Lebensfrage, wie andererseits der Seeverkehr, der zugleich die notwendige Ergänzung und Voraussetzung dieser Verkehrsbewegung war.

Darum muß die Tatsache dieses stattlichen Stromverkehrs, zusammengehalten mit der Nachricht, daß um Ostern 1460 aus dem Danziger Hafen nicht weniger als 319 Schiffe aus- und 245 dort einliefen,[2]) vor allzu düstern Vorstellungen vom Darniederliegen des preußischen und besonders Danziger Handels in dieser Zeit warnen. Und nur so wird es auch verständlich, wie die preußischen Städte die gewaltigen Summen aufzubringen vermochten, die der Krieg verschlang. Immerhin war der Seeverkehr Danzigs seit Beginn des Krieges in starkem Maß von der politischen Stellung der Ostseemächte abhängig geworden. Auch die innern Kämpfe des skandinavischen Nordens blieben nicht außer Zusammenhang damit.

Der Krieg zwischen Dänemark und Schweden war noch 1451 wieder ausgebrochen. Die Hansestädte stellten den Verkehr nach Schweden nicht ein. Die dänischen Auslieger begegneten ihm feindlich, vergriffen sich auch sonst an hansischen Schiffen. Die Privilegien der Hanse in Dänemark und Norwegen waren noch immer unbestätigt. Das Verhältnis zwischen den wendischen Städten und

[1]) Script. rer. Prussic. IV. S. 552, 564, 565, 569, 579, 585 ff., 595 f., 614, 622, 629.

[2]) Vgl. Hirsch, Danzig, S. 67.

König Christian sah daher nicht nach Frieden und Wohlwollen aus. Und die gegenseitige Stimmung der preußischen Städte und des Königs wurde durch den Wiederausbruch der englisch-dänischen Feindschaft 1451 bedeutend verschlechtert.[1]) Er verbot ihnen im April 1452, wie im folgenden Jahr auch den Holländern, den Verkehr mit England und mit englischen Waren, verlangte die Einstellung der Fahrt durch den Belt, um dem Schleichhandel mit englischen Waren und der Hinterziehung des Sundzolls zu begegnen. Da die Preußen sich hartnäckig nicht daran kehrten, ließ er ihre Schiffe durchsuchen und wegnehmen; das Verhältnis wurde immer gespannter.[2])

Dagegen war in einer anderen Richtung die Besorgnis der wendischen Städte wohl grundlos. Im Februar 1452 hatte sich König Christian in Wilsnack mit verschiedenen niederdeutschen Fürsten getroffen. Auch Boten der wendischen Städte waren erschienen, aber nicht zu allen Beratungen der Fürsten zugezogen worden. Der König scheint von den Fürsten besonders Rat und Hilfe wegen Schwedens und wegen einer Anwerbung der seit der Belagerung von Soest berüchtigten böhmischen Söldnerbanden begehrt zu haben.[3]) Es mochte ihm aber nicht unlieb sein, daß die Städte hinter den geheimen Verhandlungen Anschläge auf ihre Freiheit argwöhnten und dadurch von einer etwaigen Parteinahme für Schweden abgehalten wurden. Denn zuvor schon hatte Karl Knutson durch einen verheerenden Einfall in Schonen den Krieg eingeleitet. Ein Gegenvorstoß Christians zu Lande und zur See gegen Stockholm schlug im August 1452 fehl.[4])

Hatten die Neutralen zuvor schon fast nur über die in dänischen Diensten stehenden, kaum aber über die schwedischen Auslieger[5]) zu klagen gehabt, so wurde ihre Lage noch viel gefährlicher, da nun Graf Gerd von Oldenburg, des Dänenkönigs jüngerer Bruder, als fürstlicher Seeräuber größeren Stils auftrat. Nach der ruhm-

---

[1]) HR. 2. IV n. 24, 50 § 3, Hans. UB. VIII n. 80, 97, 106, 133, 134. Siehe Band I S. 347f.

[2]) HR. 2. IV n. 80, 81, Hans. UB. VIII n. 70, 97, 137, 138, 140, 143, 146, 202, 228, 250, 254, 257, 261 u. a. Christensen, Unionskongerne, S. 209.

[3]) HR. 2. IV S. 38, n. 61, Lüb. Chronik, b. Grautoff, II S. 147f., Strals. Chron. I S. 198.

[4]) Styffe, Bidrag usw. III S. XLIXff.

[5]) Hans. UB. VIII n. 130 u. Anm. 2, S. 105 Anm. 1, n. 204, 237.

losen Rückkehr seines Bruders aus Schweden ging er mit 15 Schiffen in See, Kriegsvolk, dem der König den Sold nicht zahlen konnte, fand er genug und wies es auf die voraussichtliche Beute an. Bald brachte er eine holländische Flotte von 22 Schiffen nach Kiel ein. Auch Lübecker und Livländer erlitten dabei und sonst durch seine Expedition Verluste. Weder der König noch Herzog Adolf schienen willens, das Treiben Gerds zu unterdrücken.[1]) Ende Oktober schlug daher Lübeck dem Hochmeister ein gemeinsames Einschreiten gegen den Seeraub überhaupt vor, aber der Hochmeister und Danzig ersuchten vorsichtig um nähere Mitteilung, was Lübeck beabsichtige. Durch ernste Vorstellungen veranlaßte es dann in Verbindung mit den anderen wendischen Städten Herzog Adolf, sein eigenes Land seinem Neffen als Rückhalt für weiteren Seeraub zu verschließen und in demselben Sinne auch auf seinen königlichen Neffen einzuwirken. Im Frühjahr 1453 befriedete Lübeck mit zwei kleinen Schiffen die See, obzwar bereits am 28. Januar ohne Zutun und Beteiligung der Städte zwischen Dänemark und Schweden ein Stillstand geschlossen war, der nachmals bis Pfingsten 1455 weiterverlängert wurde.[2]) Graf Gerd jedoch zog aus Lübecks Verhalten die Folgerung, daß er und mit ihm über hundert Adlige ihm Fehde ankündigten. In Delmenhorst, wohin er sich nun zurückzog, ließ er eine Anzahl reisender Kaufleute von Lübeck, Hamburg und Braunschweig aufheben, nahm ihnen ihre Wagen und Waren ab; nur die gefangenen Hamburger gab er ohne Lösegeld frei. Als Antwort darauf erließ Lübeck mit Zustimmung der Hanse im Januar 1454 ein Verbot des Verkehrs mit den Grafschaften Oldenburg, Delmenhorst und Hoya und auf allen Straßen derselben.[3])

Auch in der Nordsee mußten die Städte nun die Beunruhigung ihrer Kauffahrer befürchten, und dazu hörte sie in der Ostsee nicht

[1]) HR. 2. IV S. 86f. u. Anm. 1, n. 180 § 3, Hans. UB. VIII n. 213 u. Zusatz, S. 182 Anm. 4, n. 1261 § 3, 4; 183, 194 u. Anm. 1, 202, 228, 250, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 214 f.

[2]) HR. 2. IV n. 118, 119, 125, 126, S. 91 Anm. 2, Stein i. Hans. UB. VIII S. 148 Anm. 2, S. 149 Anm. 2, S. 166 Anm. 1, n. 251 Zusatz, vgl. Christensen a. a. O. S. 217 ff.

[3]) Tratziger, Chronika, S. 186, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 161 f., Hans. UB. VIII n. 243 u. Zusatz, 287, S. 200 Anm. 8, HR. 2. IV n. 196 § 16, 18, 29, 203, 273.

auf. Die hansischen Privilegien im Norden blieben unbestätigt und Verletzungen ausgesetzt. Den Holländern dagegen erteilte König Christian seit 1452 die Bekräftigung der ihrigen.[1]) Doch empfanden es die Hansen als Erleichterung, daß er im Oktober 1453 bei seiner Anwesenheit in Bergen Olaf Nielsson absetzte. Dieser hatte sich der Bevölkerung, übrigens auch den Deutschen durch große Schatzungen verhaßt gemacht. Sein Nachfolger wurde Magnus Green, der die Partei gewechselt hatte. Zugleich vermittelte der König zwischen Nielsson und den Hansen einen Frieden und gestattete ihnen bei künftiger Verletzung desselben bewaffnete Selbsthilfe.[2]) Die schwere Gereiztheit der wendischen Städte über die Rücksichtslosigkeiten des Königs wurde hierdurch jedoch kaum vermindert. Er selbst fühlte sich dauernd gereizt durch die preußischen Städte, die sich um seine Verkehrsverbote nicht kümmerten. Nur ein kurzfristiger Stillstand vereinigte Dänemark und Schweden. Unter diesen Umständen konnte jede politische Veränderung im Bereich der Ostseemächte zu neuen und überraschenden Kombinationen führen.

Wie schon erwähnt, ergriff König Christian nach dem Ausbruch des Aufstandes in Preußen gegen die Rebellen Partei. Der Groll auf Danzig und fürstliches Solidaritätsgefühl, das ihn mit dem Hochmeister verband, hatten an diesem Schritt gleichen Anteil. Da ihm die preußische Baienflotte entwischte, hielt er im selben Monat, Juni 1454, neun Schiffe an, die in Lübeck, Danzig und Wismar beheimatet waren, griff dann auch noch andere auf und ließ sie kriegsmäßig ausrüsten. Da mieden auch die anderen Hansen die Sundfahrt. Der Hansetag zu Lübeck im Sommer 1454 bedrohte sogar die ungehorsamen Schiffer mit Strafen, die, obwohl von den Kaufleuten zur Fahrt durch den Belt verfrachtet, doch durch den Sund segelten.[3]) Des Königs Gewalttaten versetzten die Städte in eine sehr ernste und erregte Stimmung. Die Verbindung mit Danzig, um etwas Gemeinsames gegen den König zu unternehmen, wurde ernstlich von ihnen erwogen. Der Hansetag stellte dem König und Reichsrat, indem er zugleich Herzog Adolf um seine Vermittlung bat, eine Art Ultimatum, ob der hansische Kaufmann in

---

[1]) Siehe Band I S. 435.

[2]) HR. 2. IV S. 126, n. 349 § 2, Hans. UB. VIII n. 400, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 159f.

[3]) HR. 2. IV n. 248 § 30.

Frieden und auf dem Boden seiner alten Rechte in den Ländern des Königs verkehren könne, ob der König für die vorgefallenen Gewalttaten Entschädigung leisten und ob der hansische Kaufmann künftig vor seinen Untertanen, vor Graf Gerd und dessen Helfern sicher sein werde. Für den Fall, daß die Antwort des Königs unbefriedigend laute, erteilten die versammelten Städte Lübeck und seinen Nachbarstädten Vollmacht, die Sundfahrt zu verbieten. Nötigenfalls wollten sie auch die letzten Konsequenzen nicht scheuen, „al solden se de banner umme den stok binden.“[1])

Inzwischen näherte sich Karl von Schweden allen Mächten, die mit dem Dänenkönig in schlechten Beziehungen standen, Danzig und dem Polenkönig, Lübeck, den Engländern.[2])

Mit Mühe bewog der dänische Reichsrat, der politisch besonnener war als sein Herr, den König; auf die Forderungen der Städte entgegenkommende und beruhigende Zusagen zu erteilen.[3]) Aber die Hinrichtung pommerscher Seeräuber, die von den lübischen Friedeschiffen aufgebracht waren, veranlaßte den dänischen Hauptmann auf Gotland Olaf Axelson, der die Gerichteten für seine Knechte erklärte, Lübeck einen großen Holk mit mannigfaltiger Ladung wegzunehmen. Er ließ diese in Kolberg und Rostock verkaufen. Der Aufforderung Lübecks, die Güter als geraubte zu arrestieren, wagte selbst Rostock nicht nachzukommen.[4]) Noch bedenklicher wurde die Spannung zwischen dem König und den wendischen Städten, da Graf Gerd Ende 1454 offen Partei für den Orden ergriff und jedermann vor dem Verkehr mit den aufständischen preußischen Städten warnte. Es verlautete auch, daß Olaf Axelson und Olaf Nielsson zur Schädigung des hansischen Verkehrs in See gehen wollten.[5]) Im Frühjahr 1455 verboten die Städte bis auf weiteres strengstens den Verkehr nach den nordischen Reichen. Für die Verbindung mit Bergen wurden in Lübeck besondere

---

[1]) HR. 2. IV n. 248 § 1—3, 20, 249 § 10, 11, 251 § 7, 258—262, vgl. 281, 284, 295, Christensen, a. a. O. S. 244.

[2]) HR. 2. IV n. 289—291, 293, 294, Hans. UB. VIII n. 350, 361 u. Anm. 3, Christensen a. a. O. S. 241 f.

[3]) HR. 2. IV n. 292.

[4]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 168 f., Hans. UB. VIII n. 369, S. 242 Anm. 1, vgl. S. 245 Anm. 2, n. 1194, HR. 2. IV n. 322, 422 § 13.

[5]) HR. 2. IV n. 329, 330, 333.

Sicherheitsmaßregeln getroffen.[1]) Lübeck sandte vier Friedeschiffe aus, deren Unterhaltungskosten die hohe Summe von fast 6000 M. lüb. betrugen, und nötigte durch sie Olaf Axelson, wenigstens den im letzten Herbst genommenen Holk herauszugeben und Bezahlung der Ladung zu geloben.[2])

Daß Lübeck das Verhältnis zu Dänemark forcierte, hing sicherlich mit dem am 25. Mai 1455 bevorstehenden Ablauf des schwedisch-dänischen Stillstands zusammen. König Christian war im Begriff zwischen zwei Feuer zu kommen. Er mußte befürchten, daß die Städte sich Schweden nähern, mit Danzig verbinden, die von Karl Knutson dargebotene Hand annehmen würden. Deshalb veränderte er nun plötzlich seine Haltung und suchte dringend eine Verständigung mit den Städten.[3])

Mitte Mai 1455 trafen in Flensburg zusammen der König und seine dänischen Räte und die Ratsboten der Städte Lübeck, Rostock, Stralsund und Wismar unter Führung des Lübecker Bürgermeisters Johann Lüneburg. Als Vermittler erschienen Herzog Adolf von Schleswig und Bischof Arnold Westfal von Lübeck. Die Verhandlungen waren sehr kurz. Die Sachlage war für den König von zwingender Einfachheit. Am 16. Mai wurde zwischen beiden Teilen ein Friede aufgerichtet und besiegelt. Der König versprach der Hanse in besonderer Urkunde Schutz und Sicherheit ihres Verkehrs in Dänemark vor ihm, seinen Untertanen und Anhängern und bei etwa vorkommenden Schädigungen sofortige Beihilfe zur Rückerlangung der Güter. Am folgenden Tag bestätigte er die hansischen Privilegien in Dänemark mit dem wichtigen Zusatz, daß alle denselben widerstreitenden Freibriefe ungültig sein sollten, die er oder seine Vorgänger jemand erteilt hätten. Er wollte Olaf Axelson und alle Schädiger des Kaufmanns zur Einstellung der Räubereien, Rückgabe und Bezahlung der genommenen Güter anhalten und den Städten die Verluste, die sie in Dänemark und Norwegen erlitten hätten, bezahlen.[4]) Auch den Vergleich zwischen dem Kaufmann zu Bergen und Olaf Nielsson

---

[1]) Strals. Chron. I S. 204, Baier, 2 Strals. Chron. S. 30, HR. 2. IV n. 336, 337.

[2]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 169, 176, HR. 2. IV n. 322, Hans. UB. VIII n. 413 u. Anm. 1.

[3]) Vgl. auch Christensen a. a. O. S. 222, 246, 248.

[4]) Hans. UB. VIII n. 398, 399 u. Anm. 1, HR. 2. IV n. 338 § 1—3, 8, vgl. 379, 381.

bekräftigte er vollinhaltlich. Er verhieß jenem seine Hilfe bei der Abwehr unbilliger Belastungen, befahl seinen Amtleuten und Vögten in Norwegen, dem hansischen Kaufmann bei Einmahnung seiner Schulden beizustehen, alles dies jedoch vorbehaltlich der Zustimmung des norwegischen Reichsrats, ohne dessen Mitwirkung er auch die norwegischen Privilegien der Hanse nicht bekräftigen wollte.[1]) Aber schon am 23. April hatte er den Bremern ihre Privilegien in Norwegen bestätigt. Und in Flensburg erlangte Rostock eine zeitlich unbegrenzte Anerkennung seiner Freiheiten in Opslo und Tunsberg, die vom König bisher immer nur für kurze Fristen bewilligt waren.[2])

Demgegenüber scheinen die Städte irgendwelche wesentlicheren Zugeständnisse dem König nicht gemacht zu haben. Sie wollten später weder davon etwas wissen, daß sie dem König in Flensburg ein Recht eingeräumt hätten, sich ihrer Schiffe nötigenfalls für seine Kriegszwecke zu bedienen, noch vor allem davon, daß sie sich zum Abbruch ihres Verkehrs mit seinen Feinden, Schweden und Preußen, verpflichtet hätten. Es scheint, daß dänischerseits unverbindlichen Äußerungen der Städteboten zuviel Gewicht beigemessen ward.[3])

Die wendischen Städte nutzten also die Lage des Königs bis zum äußersten aus. Der König band sich ihnen gegenüber vollständig die Hände wie in Dänemark, so bald darauf auch in Norwegen. Und dadurch wurde der diplomatische Sieg der Städte erst vollständig. Als er nach Elfsborg, der wichtigen schwedischen Grenzfestung, kam, mußte er erst Olaf Nielsson, der diese inzwischen in Besitz genommen hatte, wieder an sich ketten, um seinen Übergang zu Karl Knutson und damit den Verlust der Festung zu verhindern. Nielsson forderte Wiedereinsetzung in seine Stellung zu Bergen für sechs Jahre. Schweren Herzens mußte der König einwilligen.[4]) Am 1. Juli 1455 stellte dieser dann in Gegenwart des norwegischen Reichsrats dort auch für den Verkehr der Hansen in Norwegen eine Friedens-, Schutz- und Sicherheitsurkunde aus

[1]) Hans. UB. VIII n. 400, HR. 2. IV n. 338 § 9.

[2]) Hans. UB. VIII n. 397, 401, 425, vgl. 23, 304; siehe Band I S. 347.

[3]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 176 f., HR. 2. IV n. 338 § 4, 373—376, 395, 467, Hans. UB. VIII n. 406, 504, 546, vgl. Stein Zusatz zu n. 403, Christensen, Unionskongerne, S. 254 Anm. 1.

[4]) Christensen a. a. O. S. 256 ff.

und bestätigte die hansischen Privilegien in Norwegen. Alle mit diesen widerstreitenden anderweitigen Verleihungen sollten ungültig sein. Nur mit großem Widerstreben hatte ein Teil des Reichsrats diesen Zugeständnissen zugestimmt. Aber der lübische Ratsherr, der den König begleitet hatte, sprach gegen seine Heimat die Ansicht aus, daß der König nicht verweigern werde, was Lübeck und andere Hansestädte von ihm begehren würden.[1]) Am 9. Juli folgte ein allgemeines, sehr ernst gehaltenes Friedensgebot des Königs für Norwegen, durch das Raub und Friedensbruch mit dem Tod bedroht und den Frevlern selbst der Schutz und Frieden der Kirchen und Klöster abgesprochen wurde. Den deutschen Kaufmann zu Bergen forderte er zur Hilfeleistung gegen jeden auf, der den königlichen Friedensbestimmungen zuwiderhandle.[2]) Er suchte durch diese strengen Gebote den Frieden zwischen den Hansen und Nielsson in Bergen zu erhalten.

Diese jedoch gerieten in Bestürzung und Aufregung über die Aussicht, ihren alten Feind als Vogt wiederzuerhalten. Denn auch trotz des Friedens von 1453 hatte Nielsson mit seinem Bruder und anderen Gesellen fortgefahren, Hansen zu schädigen und Lübecks Feinde, die Engländer, zu begünstigen. Auf seinem Wege nach Bergen nahm er jetzt, unbekümmert um das königliche Friedensgebot, abermals hansische Schiffe und erteilte vier englischen auf zehn Jahre Erlaubnis zum Handel nördlich von Bergen.[3]) Als er nun am 30. August 1455 hier erschien, wurde die Haltung der Hansen und des bisherigen Vogts Magnus Green, mit dem sie sehr gut ausgekommen waren, sofort sehr drohend. Am 1. September flüchtete er mit seinem Bruder Peter und bald darauf auch der durch seine Unterstützung Nielssons den Deutschen ebenfalls verhaßte Bischof Thorleif von Bergen ins dortige Munkelivkloster. Jedoch die Hansen stürmten, angestachelt durch Green und die

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 403, 404 u. Anm. 1, HR. 2. IV n. 348, v. d. Ropp, das. S. 247, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 178.

[2]) HR. 2. IV n. 345, vgl. n. 348, Hans. UB. VIII n. 405.

[3]) Vgl. HR. 2. IV n. 349 § 4—7, 11, Lüb. Chron. II S. 178f. Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 260, derselbe über die Frage nach dem Verfasser obigen Aktenstücks, das die Beschwerden des Kontors über Nielsson enthält, als den er den Sekretär des Kontors Christian van Geren erweist, und die Zeit der Abfassung S. 269—276, sowie über diesen Mann und sein Leben das. S. 262—269, und nun auch Bruns i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 307ff.

Seinigen, die Klosterkirche, erschlugen den Bischof nebst verschiedenen anderen Geistlichen, den Bruder und einen Sohn, sowie das Gesinde Nielssons, im ganzen etwa sechzig Menschen. Am folgenden Tage zwangen sie Olaf auf dem Kirchturm zur Übergabe, indem sie diesen ansteckten und dabei das ganze Kloster aufbrannten. Sie richteten ihn hin und bemächtigten sich seiner Güter, wo sie ihrer habhaft werden konnten.[1])

Die Erbitterung hatte die Hansen weit über die Grenze der vom König ihnen erteilten Befugnis zur Selbsthilfe fortgerissen. Papst und König waren durch ihre Tat schwer verletzt und herausgefordert. Aber beide zeigten sich überaus milde. Der Papst, an den das Kontor alsbald seinen Sekretär Christian van Geren sandte, übertrug die Wahrnehmung der kirchlichen Interessen gegenüber den Übeltätern, die Sühnung des Kirchenfriedens im wesentlichen dem Bischof von Lübeck. König Christian aber, dem es keineswegs unlieb war, von dem ihm lästig und durch sein Verhalten in Elfsborg verhaßt gewordenen Nielsson befreit zu sein, tat nichts, die Hansen für die Verletzung seiner Landeshoheit zur Rechenschaft zu ziehen. Die Norweger selbst verurteilten zwar überwiegend die Haltung des Königs und die Tat der Hansen, verhielten sich aber ruhig.[2])

Inzwischen hatte der erwartete und dann Ende Mai 1455 erfolgte Wiederausbruch des schwedisch-dänischen Krieges im Zusammenhang mit dem Ordenskrieg zu ausgeprägter politischer Gruppierung der Ostseemächte geführt. Dem Dänenkönig, der zu Danzig außerdem in äußerst gespanntem Verhältnis bereits stand, mußte mit Rücksicht auf die Bekämpfung Schwedens, dem Orden im Hinblick auf die Unterstützung, die Danzig durch Lebensmittel und Pferde aus Schweden bezog, an einer Unterbindung dieses Verkehrs gelegen sein. Unter diesen Umständen sahen sich Karl von Schweden und Danzig noch mehr aufeinander hingewiesen. Am 1. Juni 1455 erklärte König Christian den preußischen Aufständischen und dem Polenkönig Feindschaft.[3]) Dänische Kaper,

[1]) HR. 2. IV n. 349 § 14, 352, Lüb. Chron. II S. 179 f., die Berichte der Gegenpartei HR. 2. IV n. 351, HR. 3. I n. 61. Vgl. Christensen a. a. O. S. 278 ff.

[2]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 180, HR. 2. IV n. 350, 352. Vgl. Christensen a. a. O. S. 282 ff.

[3]) Zur Frage der Absage vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 277 Anm. 2.

an ihrer Spitze Olaf Axelson, gingen in See, kreuzten vor den livländischen Küsten und Häfen, erklärten alle, die Dänemarks Feinde mit Zufuhren unterstützen würden, ebenfalls für Feinde. Sie vergriffen sich daher auch an neutralen Schiffen, so daß Lübeck schon Anfang Juli Danzig und Reval um vorläufige Einstellung der Schiffahrt ersuchte.[1])

Ein Bündnisanerbieten Karls an den Ordensmeister von Livland rechnete wohl schwerlich auf Verwirklichung und konnte nur den Zweck haben, dem livländischen Orden die Feindschaft Schwedens in Aussicht zu stellen für den Fall einer Verbindung mit Christian. Hier setzte aber deshalb auch dieser seine politischen Hebel an. Denn im livländischen Ordensgebiet trat trotz jahrelanger geheimer und offener Bemühungen des preußischen Bundes ein Abfall der Stände vom Orden nicht ein. Rigas Versuch, sich 1454 der Oberherrschaft des Ordens zu entziehen, war im wesentlichen vergeblich. Die stark erregte Stimmung im Lande hinderte den Ordensmeister, dem Hochmeister wirksam Hilfe zu leisten,[2]) er versuchte aber den Verkehr der aufständischen preußischen Städte mit den livländischen zu unterdrücken. Selbst die Kriegsdrohung Danzigs vermochte Riga und Reval nicht zur Auflehnung gegen diese Politik ihres Meisters zu zwingen. Da gab Danzig im Frühjahr 1456 seinen Ausliegern trotz aller ohne Zweifel ernst gemeinten Freundschaftsversicherungen der livländischen Städte Anweisungen zur Feindschaft gegen sie. Sicherlich war Danzigs scharfes Vorgehen auch dadurch beeinflußt, daß am 7. Oktober 1455 zwischen König Christian und dem livländischen Orden ein Bündnis abgeschlossen worden war, in dem dieser die Kriegshilfe des Königs durch Geldzahlungen erkaufte, eine Verbindung, die übrigens von Christian schließlich nur ausgenutzt wurde, um Geld zu erpressen.[3])

Der Schiffsverkehr der Neutralen mit dem Osten war nun nach allen Richtungen hin den Ausliegern aller kriegführenden Ostseemächte preisgegeben. Danzig erklärte sofort allen Verkehr nach der Balge, d. h. ins frische Haff nach dem eben vom Orden wieder-

---

[1]) HR. 2. IV n. 367, 368, 369 § 10, 373—376, vgl. S. 284 Anm. 2, Hans. UB. VIII n. 406.

[2]) Über die Vorgänge in Livland vgl. HR. 2. IV S. 244 Anm. 1, n. 326, Schiemann, Rußl., Polen u. Livland, II S. 136ff.

[3]) HR. 2. IV n. 316 § 9, 320, 324—327, 377, 378, 394, 419, 422 § 11, 427, Hans. UB. VIII n. 459, vgl. Christensen a. a. O. S. 290f., 313ff.

gewonnenen Königsberg, wie natürlich auch nach Memel für eine feindselige Handlung. Es suchte das Fahrwasser in der Balge durch Pfähle unpassierbar zu machen und verhinderte auch gewaltsam durch Auslieger den Verkehr. Es wollte verhindern, daß dem Orden über See Söldner, Waffen, Munition, Lebensmittel zugeführt wurden, und fürchtete auch, daß der neue Fremdenverkehr in Königsberg, dem der Orden bereitwilligst entgegenkam, den Handel Litauens dorthin ziehen werde.

Die Lage und der Gang des Ostseeverkehrs wurden ganz eigentümlich. Die Engländer konnten wegen der Feindschaft mit Lübeck und Dänemark die Ostsee überhaupt nicht befahren. Schon im Frühjahr 1454 hatte der Ausbruch des Ordenskrieges das Brügger und Lübecker Bernsteinpaternostermacheramt in Aufregung versetzt. Beide suchten gemeinsam durch eine Gesandtschaft eine Verständigung mit Danzig über den Fortgang des Bernsteinhandels zu erzielen. Aber den Vorschlag Lübecks, diesen zu monopolisieren, konnte Danzig nicht verwirklichen, da Königsberg in die Hände des Ordens kam. Der Orden hielt diesen Handelsartikel fest. War der direkte Versand von Königsberg nach Lübeck der Danziger Kaper wegen gefährdet, so wurde der Bernstein über den Strand, oder wenn auch dieser Weg zu unsicher, sogar über Kowno zur weiteren Beförderung nach Riga geschickt.[1])

Der Fremdenverkehr nach Königsberg und Riga nötigte Danzig im Frühjahr 1456, zum erstenmal in großem Maßstab Auslieger in Tätigkeit treten zu lassen. Den Hochmeister, den Ordensmeister von Livland, ihre Städte und Untertanen, den Dänenkönig und seine dänischen Untertanen bezeichnete es ihnen als Feinde, außerdem alle Besucher der preußischen und livländischen Ordenshäfen.[2]) In den folgenden Jahren nahm dies Kaperwesen Danzigs noch größere Ausdehnung an. Im Jahre 1458 belief sich die Zahl der von Danzig ausgegebenen Kaperbriefe auf über 28. Auch Klockener, einer der Helden des wendisch-nordischen Seekriegs, nunmehr als „de olde“ bezeichnet, gehörte dazu.[3]) Und andererseits

[1]) HR. 2. IV n. 270, 278, Hans. UB. VIII S. 229 Anm. 1, n. 329, 335, 336, 338, 341, 390, vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 in den von Stein herausgeg. Handelsbriefen aus diesen Jahren S. 110 f., 115, 118, 123.

[2]) Hans. UB. VIII n. 450, vgl. n. 484, 675.

[3]) HR. 2. IV n. 590, 594, 595, Hans. UB. VIII n. 674, 708, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 89. Vgl. Band I S. 232.

erwarben jetzt Ruhm und Geschicklichkeit nicht wenige, z. B. Eler Bokelmann, Jakob Voß u. a., die Danzig später gegen England losließ und die sich im Westen dann schnell weit und breit so gefürchtet machten.

Schnell waren diese Kaper für alle Neutralen eine verheerende Plage. Der Widerspruch Lübecks gegen die Aussendung derselben und gegen die Beschädigung seiner Bürger in ihrem Verkehr mit Ordenshäfen wurde von Danzig mit vollster Entschiedenheit durch die Erklärung abgewiesen, daß es sich nach dem Verhalten richte, das Lübeck einst im Krieg der wendischen Städte mit Dänemark selbst angewandt habe.[1]) Besonders die Jahre 1458 und 1459, aber auch andere brachten den Neutralen überaus zahlreiche Verluste durch die Danziger Auslieger.[2]) Die Ostseestädte schritten nicht dagegen ein, sie griffen jedoch zu Schutzmaßregeln. Die Flotte der Lübecker Nowgorodfahrer z. B. lief von Reval kommend unter Geleit von 106 Söldnern am 30. Mai 1456 in Lübeck ein.[3]) Nur das kleine, aber bei Schädigungen seines Seehandels stets sehr tatkräftig auftretende Kolberg eröffnete Feindseligkeiten gegen Danzig.[4]) Andere Geschädigte bemühten sich vergeblich, zum Teil mit Hilfe ihrer Städte, die Kraft Danzigs lahmzulegen, Zünfte und Gemeinde gegen den Rat aufzuhetzen.[5]) Andere suchten sich auf eigene Faust Ersatz zu schaffen, ohne deshalb als Seeräuber angesehen zu werden. Die Sinnesart so vieler Danziger Auslieger, aber auch der Auslieger anderer Zeiten wird prächtig charakterisiert durch die Haltung des Jakob Voß gegen König Christian. Er kündigte diesem Fehde an wie ein freier, unbeschränkter Mann dem anderen „und wo ich kome, do bin ich doheyme.“[6])

Besonders richteten die Holländer ihren Verkehr auf Königsberg. Sie hatten schon vor dem Ausbruch des Krieges mit ihren Sympathien auf der Seite des Ordens gestanden, weil er sie gegen die verschärfte Gästepolitik Danzigs in Schutz genommen hatte. Sie erzwangen 1456 die Fahrt durch die Balge, zerstörten die von Danzig angelegten Sperrvorrichtungen, büßten dabei aber verschiedene

---

1) HR. 2. IV n. 593, 594, 599, 603, 605—607.

2) Vgl. im Hans. UB. VIII unter den Jahren 1458 ff.

3) Hans. UB. VIII S. 296 Anm. 5.

4) HR. 2. IV n. 410, 419, 420.

5) Hans. UB. VIII n. 1130.

6) Hans. UB. VIII n. 1233 u. Anm. 4, 1254.

Schiffe an die Danziger ein. Der Führer der Flotte, der Amsterdamer Bürgermeister Mewes Peter Reynerssoen, bot dann in Königsberg namens seiner Stadt dem Orden Hilfe an gegen die Befreiung der Amsterdamer von dem 1448 eingeführten Schadegeld.[1]) Andererseits entzog Herzog Philipp von Burgund wie auch der Herr von Veere auf Betreiben Amsterdams den Danzigern in Holland und Seeland das Geleit, Amsterdam belegte bei sich ihre Güter mit Arrest. Verständigungsversuche zwischen beiden Mächten waren fruchtlos. Zwischen Amsterdam und Danzig begann der Kaperkrieg.[2])

Bedrohte diese Feindschaft den Seeverkehr mindestens der Amsterdamer in der Ostsee, so schränkte sie den der Danziger im Westen, soweit er überhaupt noch bestand, aufs stärkste ein. Gleichwohl beharrte Danzig darauf, daß die Holländer die Ordenshäfen meiden, andernfalls sich die Behandlung als Feinde durch seine Auslieger gefallen lassen müßten. Dem Orden konnte dieser Bruch nur höchst willkommen sein. Ihm fehlte das wesentlichste, um seinen Feinden zur See wirksam schaden zu können, schiffahrtskundige Leute, seetüchtige Mannschaften, selbst Schiffe. Die Schiffskinder, die von Holländern in Königsberg abgelöhnt wurden, liefen nach Danzig hinüber. Dort fanden sie sofort neue Beschäftigung, in Königsberg nicht.[3]) Aber ein festes Bündnis mit dem Orden mochte Amsterdam selbst schließlich nicht abschließen. Es sah seine Verkehrsinteressen auch ohne ein solches im Ordensland gesichert und wollte das Zerwürfnis mit Danzig nicht überflüssig verschärfen. Die Wiederherstellung eines Friedens zwischen beiden aber verzögerte sich trotz wiederholter Versuche des Herzogs Jahr für Jahr. Im Sommer 1461 erlitten die Amsterdamer im Verkehr mit den Ordenshäfen neuen schweren Schaden durch die Danziger. Auch Schiffe anderer holländischer Städte, denen im übrigen Danzig freien Verkehr bei sich wiederholt zusicherte, wurden von seinen Ausliegern weggenommen, wenn sie Amsterdamer Güter an Bord hatten oder nach der Balge, Memel, Riga und Pernau fuhren. Erst im Februar 1464 kam es durch Vermittlung des Kontors zu Brügge zum Abschluß eines Stillstands auf drei Jahre, der bald auf

[1]) Hans. UB. VIII n. 469 u. Anm. 1, 454, 473, 474, 487. Siehe Band I S. 428.
[2]) HR. 2. IV n. 472, Hans. UB. VIII n. 473, 474, 498, 554.
[3]) Hans. UB. VIII n. 739 Zusatz, 483, 487.

Ersuchen des Herzogs um ein weiteres Jahr verlängert wurde und den Amsterdamern den Danziger Hafen wieder öffnete.[1])

Die Haltung Danzigs, das trotzig und zielbewußt dem Orden, Amsterdam, Dänemark in Waffen gegenüberstand, machte einen bedeutenden Eindruck. Eine politische Gefahr der dänischen Feindschaft wurde von ihm durch die wendischen Städte abgewandt.

Es war vorauszusehen, daß der Flensburger Vertrag ein gespanntes Verhältnis zwischen den wendischen Städten und Schweden zur Folge haben mußte. Und die Gewalttat der Ihrigen zu Bergen legte ihnen ein wohlwollendes Verhalten gegen die schwedischen Pläne des Königs überhaupt nahe. Graf Gerd hatte seine friedestörende Tätigkeit aus der Ostsee nach Friesland verlegt, die Kirche zu Dauensfeld, wo heute Wilhelmshaven liegt, eingenommen und befestigt. 1457 setzte seinen Räubereien ein von Herzog Adolf zwischen ihm und Lübeck vermittelter zweijähriger Friede ein Ziel.[2]) Wenn König Christian sich in einem Bündnis, das seine Gesandten in Köln am 27. März 1456 mit Gesandten Frankreichs abschlossen, u. a. auch Beistand gegen eine etwaige Feindschaft der Hanse oder einzelner Hansestädte zusagen ließ,[3]) so dachte er dabei wohl in erster Linie an Krieg mit Danzig.

Im selben Monat veranstaltete er mit niederdeutschen Fürsten eine Zusammenkunft in Rostock; auch die wendischen Städte waren auf seine Einladung hin vertreten, und der deutsche Orden hatte Boten geschickt. Zu den Verhandlungen der Fürsten wurden die Städte nicht hinzugezogen; sie betrafen vor allem Schweden. Christian begehrte Hilfe, die Fürsten willigten ein, Schweden abzusagen. Trotzdem bewirkten die Gesandten Herzog Adolfs von Schleswig, der selbst nicht anwesend war, daß der König die Städte um Vermittlung eines Stillstands mit Karl von Schweden ersuchte.[4]) Die Aufforderung deckte sich mit ihren eigenen Wünschen. Die Lage in Schweden war einem solchen Schritt günstig. Traten

[1]) Hans. UB. VIII n. 978, 984, 1135, 1204, 1243, IX n. 76, 77, vgl. 142, 154.

[2]) HR. 2. IV S. 269 Anm. 1, vgl. Register; n. 360, 361, 366, Hans. UB. VIII n. 429, später dazu HR. 2. IV n. 447, Lüb. UB. IX n. 498, 528 nebst HR. 2. VII n. 533, IV n. 550.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 298.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 301 f., n. 429, 430.

die Städte Schweden feindlich gegenüber oder sperrte Christian den Verkehr Schwedens mit Danzig durch eine Blockade der Weichselmündung, die er den Ordensboten in Rostock verheißen hatte, so war das Volk bei der schon im Lande herrschenden schweren Teuerung einem furchtbaren Schicksal ausgesetzt. Dennoch erzielten die Boten von Lübeck, Rostock und Wismar, die zusammen mit solchen des Kurfürsten von Brandenburg und der Herzöge von Pommern Karl nach Mitte Mai 1456 in Stockholm aufsuchten, keinen Stillstand. Der Versuch der Städteboten, die günstige Gelegenheit auszunutzen, um die Abschaffung verschiedener neuer Auflagen und die Bestätigung der städtischen Privilegien durchzusetzen, schlug ebenfalls fehl. Karl verhielt sich sehr schroff und herausfordernd gegen sie, während er andererseits den Pommernherzögen verhieß, daß er nach der Besiegung seiner Feinde ihre Untertanen im Verkehr mit seinem Reich bevorzugen werde statt der wendischen Städte, die nun dadurch große Herren seien.[1]) Des Schwedenkönigs Verhalten war unter den gegenwärtigen Umständen sehr unpolitisch. Möglicherweise nötigten ihn die schwedischen Großen dazu, sei es aus Abneigung gegen die Städte, sei es um seine Stellung zu untergraben. Denn sie gingen mit dem Plan um, ihn zu stürzen und dem Dänenkönig die Herrschaft zu übertragen.[2])

Bereits hatte der dänisch-schwedische Krieg zur See wieder begonnen. Hansische Schiffe wurden von dänischen Ausliegern geplündert und vom König im Sund zu Kriegszwecken arrestiert.[3]) Dagegen war die Besorgnis Danzigs vor dem Erscheinen einer dänischen Flotte vor der Weichsel grundlos. Die Dänen konzentrierten ihre Kräfte zum Vorstoß gegen Schweden. Ihre Erfolge hier bewirkten im Januar 1457 den Abfall der Schweden von Karl, der die Sympathien des Volkes sich verscherzt und die seiner ehemaligen Standesgenossen nie gewonnen hatte. Ende Februar

---

[1]) HR. 2. IV n. 408, 413, S. 302 Anm. 1, S. 305 u. Anm. 1, n. 433—436, 516 S. 379; Hans. UB. VIII n. 444, 468 u. Zusatz, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 184 f.; Christensen, Unionskongerne, S. 297 Anm. 2.

[2]) König und Große schoben sich später gegenseitig die Schuld an dem Verhalten gegen die Städte zu, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 185, HR. 2. V n. 443 S. 362, vgl. Christensen a. a. O. S. 297 ff.

[3]) HR. 2. IV n. 467, 468 sowie zahlreiche Nrn. i. Hans. UB. VIII unter den Jahren 1456 u. 1457.

verließ er sein Reich und floh nach Danzig. Von hier aus suchte er die Hansen für sich und sein Geschick zu interessieren. Auch den englischen König forderte er zur Hilfeleistung gegen den gemeinsamen Feind, den Dänenkönig, auf.[1])

Wir wissen nicht, welchen Eindruck in den wendischen Städten die Vorgänge in Schweden machten. Der ehemalige Syndikus Lübecks, Dr. Arnold von Bremen, wünschte der Stadt am 1. Mai, daß sie die schwedischen und dänischen Dinge und ihre Bürgerschaft gut leite.[2]) Stockholm kapitulierte am 15. März 1457, nachdem der schwedische Reichsrat ihm ein Privileg verliehen und darin u. a. auch die Fortdauer des von den Hansen beanstandeten Pfahlgeldes bestätigt hatte. Gleichzeitig aber suchte sich der Reichsrat den Städten gegenüber zu rechtfertigen und hob die Zollerhöhungen zum Teil auf.[3]) Am 23. Juni wurde König Christian zum Schwedenkönig gewählt, am 3. Juli in Upsala gekrönt.[4])

Schon im Frühjahr hatte Danzig den Schweden, als es vernahm, daß sie Untertanen des Dänenkönigs werden wollten, in konsequenter Weiterführung seines Verhaltens die ihm so wertvolle Freundschaft aufgekündigt. Dem gestürzten Schwedenkönig, der mit reichen Mitteln herübergekommen war, gestattete es, Auslieger gegen seine Feinde auszusenden.[5]) Der Kaperkrieg der Danziger und Dänen gegeneinander erfuhr ebenfalls einen neuen Aufschwung. Die Zahl seiner Auslieger wurde von Danzig, wie schon erwähnt, beträchtlich vermehrt. Bei Bornholm bestanden drei Danziger Kauffahrer auf der Fahrt von Reval nach der Nordsee gegen sechzehn Schiffe der Dänen und des livländischen Ordens am 14. August 1457 ein sehr rühmliches Gefecht, handhabten ihre Artillerie so wirkungsvoll, daß sie ihre Gegner in die Flucht jagten.[6])

Jedoch hatte durch die Verfeindung mit Schweden Danzig seine Lage abermals verschlechtert. Es dachte damals an Frieden,

---

[1]) HR. 2. IV n. 512—514, 517, 520.

[2]) Lüb. UB. IX n. 439.

[3]) HR. 2. IV n. 515, 516, 523, Christensen a. a. O. S. 300f.

[4]) Über die Bedingungen und den Bericht der Lüb. Chron. darüber vgl. Christensen a. a. O. S. 303f., 307.

[5]) HR. 2. IV n. 518 u. Anm. 3, 527; 522, 526.

[6]) HR. 2. IV n. 528, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 204f., Script. rer. Pruss. IV S. 547.

wenigstens mit König Christian, der ihm ein überaus gefährlicher Gegner werden konnte. Im September 1457 rief es deswegen die Vermittlung Lübecks an und wandte sich, unterstützt von dem Gubernator Preußens, auch an den schwedischen Reichsrat.[1])

Bereits ein Jahr vorher hatte der Orden sich mit der Bitte um Beilegung des Krieges mit Polen gleichfalls an Lübeck gewandt. Damals aber hatte Lübeck für einen solchen Versuch Unterstützung bei den anderen Hansestädten nicht finden können und ihn unterlassen.[2]) Die politischen Verschiebungen aber, die inzwischen in der Stellung der Ostseemächte eingetreten waren, vor allem auch die bedeutende Vermehrung der Danziger Auslieger, veränderten die Stimmung in den Hansestädten. Die Herstellung eines Friedens zwischen Danzig und dem Norden, die zwar eine Schädigung der Interessen des Ordens sein mußte, versprach mehr als etwas anderes die Zustände für den Verkehr der Neutralen wieder zu verbessern. Selbst die schonischen Vögte der Städte waren der Seeräuber wegen besorgt, die in zunehmender Menge von Dänemark aus die Gewässer unsicher machten.[3])

Den dringenden Vorstellungen Lübecks, die vom schwedischen Reichsrat und von Stockholm unterstützt wurden, gab König Christian nach. Allerdings waren die ersten Verhandlungen, die zwischen dem König und Danzig Anfang Juni 1458 in Stockholm geführt wurden, noch ohne Ergebnis. Es gelang aber den anwesenden Boten Lübecks, Bürgermeister Johann Lüneburg und Ratsherr Johann Westfal, die Einwilligung des Königs zur Fortsetzung derselben zu erhalten. Er gestattete sogar, daß seine Bevollmächtigten in ihrer Begleitung sogleich nach Danzig selbst hinüberfuhren.[4]) Erwägt man die günstige Situation, in der sich König Christian befand, so erscheint der Einfluß Lübecks auf ihn in diesem Augenblick besonders bedeutsam. Zudem bestätigte der König im Verlauf der Stockholmer Verhandlungen am 5. Juni feierlich die hansischen Privilegien in Schweden. Ein halbes Jahr später empfingen zwar auch hier die Amsterdamer vom König die Bestätigung der ihrigen. Doch machte er im Gegensatz zu der

[1]) HR. 2. IV n. 528, 529 u. Anm. 1, vgl. n. 591—594, 596.

[2]) HR. 2. IV n. 456, 457, 458 § 19, vgl. 465.

[3]) HR. 2. IV n. 559, 562, 564, 565, 568 § 4, Hans. UB. VIII n. 634.

[4]) HR. 2. IV n. 597, 600—602, 606—611, Hans. UB. VIII S. 441 Anm. 3, Christensen, Unionskongerne, S. 315 Anm. 2, 3.

vorbehaltlosen Anerkennung der gesamten hansischen denselben Vorbehalt wie in ihren anderen nordischen Privilegien, daß sie seinen Untertanen nicht hinderlich seien.[1])

Sicher dürften die Entschließungen des Königs aber auch durch die Schweden selbst, die nach Herstellung des Friedens mit Danzig verlangten, beeinflußt worden sein. Auch mochte er selbst den Wunsch hegen, dem gestürzten Schwedenkönig durch eine Verständigung mit Danzig den Rückhalt an dieser Stadt und damit die Möglichkeit zur Ausführung gefährlicher Anschläge gegen sein schwedisches Königtum zu entziehen. Am 28. Juli 1458 wurde in Danzig nach einmonatigen Verhandlungen unter Vermittlung der Lübecker zwischen den Herrschern von Dänemark und Polen, ihren Untertanen und Verbündeten ein Stillstand bis zum 24. August 1459 geschlossen. Am 1. Mai 1459 sollte zu Lübeck ein Schiedstag stattfinden, auf dem Herzog Adolf und Lübeck von seiten des Dänenkönigs, Wismar und Stralsund von seiten des Polenkönigs Schiedsrichter über den einander zugefügten Schaden und die andern Streitpunkte sein sollten.[2]) Im Oktober 1458 zog dieser Stillstand auch eine übrigens bald wieder gebrochene und dann nicht wieder erneuerte Waffenruhe zwischen dem Orden und Polen nach sich.[3])

Vor allem sollte dem Seeraub durch den Stillstandsvertrag ein Ziel gesetzt sein. Aber noch im Hochsommer machte ein dänischer Auslieger Jesse Mertensson mit fünf Schiffen die westlichen Gewässer der Ostsee unsicher, tat den Hansen schweren Schaden, störte die Fischerei bei Schonen. Fünf lübische Friedeschiffe, die sich mit Rücksicht auf den König sehr vorsichtig benahmen, vertrieben ihn nach der östlichen Ostsee. Danzig jedoch ließ ihn vor der Weichsel aufgreifen und mit etlichen sechzig seiner Gesellen, „alle trefliche junge man“, hinrichten.[4])

Durch das Einvernehmen zwischen dem König und Lübeck war der Friede auf See zwischen Dänemark-Schweden und Danzig wiederhergestellt und Karl Knutson unschädlich gemacht. Durch die erneut zwischen Lübeck und England 1458 ausbrechende Feind-

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 692 u. Anm. 3, 753, v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 434.

[2]) HR. 2. IV n. 612 vgl. n. 620.

[3]) HR. 2. IV S. 472, n. 697, 701.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 434, n. 617, 618, Stein i. Hans. UB. VIII n. 738 Zusatz, vgl. Christensen a. a. O. S. 319.

schaft[1]) erhielt jenes noch größere Festigkeit. Im Frühjahr 1459 schlug Lübeck dem König sogar ein Bündnis zu gemeinsamer Beschirmung des seefahrenden Kaufmanns vor und wünschte auch die Hereinziehung Herzog Adolfs, der anderen wendischen Städte sowie Preußens in dasselbe.[2]) Man sieht, worauf es Lübeck ankam.

Die Verhandlungen zwischen Dänemark und Danzig, die im Mai 1459 und Juli 1462 in Lübeck unter Teilnahme der beiderseitigen Schiedsrichter geführt wurden,[3]) scheiterten. Die enorme Höhe der gegenseitigen Schadenersatzansprüche schloß eine Verständigung aus. Und da die Dänen von der Anerkennung der ihrigen durch Danzig ihre Einwilligung in weitere Verhandlungen abhängig machten, gelang die Vereinbarung solcher 1462 nicht wieder. Dennoch bewirkten die Schiedsrichter die weitere Verlängerung des Stillstands. Er sollte für unbestimmte Zeit mit sechswöchiger Kündigungsfrist fortbestehen. Die Hauptstreitpunkte in den Verhandlungen und auch später freilich waren wie früher schon Sundzoll und Beltfahrt. Die Schiffe Danzigs wurden von den dänischen Beamten im Sund nach englischen Waren durchsucht, mußten einen Nobel als Sundzoll zahlen, durften nicht durch den Belt segeln, um nicht Zoll und englische Waren dem König zu hinterziehen. Es war in dem Beifrieden über diese Dinge nichts festgesetzt und bei dem völlig entgegengesetzten Standpunkt beider Teile eine Vereinigung darüber auch aussichtslos. Danzig wollte sich nur dann dem Zoll unterwerfen, wenn die anderen Hansen dies auch täten. Im Juli 1460 hatte der König selbst zur Strafe zehn Danziger Schiffe in Marstrand weggenommen. Später legte er Kriegsschiffe in den Belt, um den Danziger Verkehr an Ort und Stelle zu bekämpfen. Es herrschte hier in der Tat zwischen den Dänen und Danzigern, wenn diese sich nicht zur Sundfahrt und Zollzahlung bequemen wollten, Krieg trotz des Stillstands, und die gegenseitige Stimmung blieb sehr gereizt. Aber ein Wiederausbrechen offenen Kampfes verhinderte Lübeck.[4])

---

[1]) Vgl. oben S. 33f. [2]) HR. 2. IV n. 675 § 1.

[3]) Statt des inzwischen verstorbenen Herzogs Adolf in den zweiten Verhandlungen Bischof Arnold von Lübeck.

[4]) Sehr reichliches Material vgl. HR. 2. IV n. 677—683, 685, 692, 693, 698—700, 773, V n. 30—37, 105, 107, 111, 135, 137, 138, 247—249, 261, 265, 266, v. d. Ropp das. S. 170; dazu Hans. UB. VIII S. 497 Anm. 1, n. 765, 795, 1160—1168, 1245, IX n. 7, 28, 46, 104.

Auch in anderer Richtung gelang es Lübeck, die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern. Vergeblich hatte sich Riga im Frühjahr 1459, da der Stillstand zwischen dem Orden und Polen Mitte Juli ablief, um die Sicherung seines Handels vor den Ausliegern bei Danzig bemüht. Nur Reval, weil es ihm keinen Anlaß zu Beschwerden gegeben, wollte Danzig künftig unbehelligt lassen. Dann aber räumte es doch auf Vorstellungen Lübecks auch Riga für den laufenden Herbst Verkehrsfrieden ein, damit der lübische Kaufmann seine Güter von dort unbelästigt ausführen könne, auch später wollte es ihn beiden Häfen gewähren, wenn von ihnen aus weder ihm feindliche Rüstungen vorgenommen, noch die Balge und Memel aufgesucht würden.[1]) Dennoch war die Unsicherheit zur See seit 1460 wieder groß, nicht bloß weil der Ordenskrieg von neuem aufgeflammt war, sondern auch weil König Christian in den Streit der pommerschen Herzöge um das Erbe des 1459 verstorbenen Exkönigs Erich von Pommern eingriff. Wiederholt sandte Lübeck 1460 Friedeschiffe mit nicht unbeträchtlichen Kosten in See. Seine Nowgorodfahrer und Rigafahrer griffen wieder zu dem bewährten Mittel der Flottenfahrt mit starker Söldner- und Artillerieausrüstung.[2])

Im Herbst 1462 erreichte dann Riga den Abschluß eines zunächst nur kurz bemessenen Beifriedens mit Danzig mit gegenseitig freiem Verkehr. Es war ein Schritt zur Herstellung eines allgemeinen Friedens, daß auch der Erzbischof und der Ordensmeister ihn Danzig gegenüber zu beobachten verhießen. Und dieser Stillstand wurde unter dem Einfluß Lübecks wiederholt verlängert und gab für die letzte Zeit des Krieges dem Verkehr der Neutralen mit Riga und Danzigs mit Livland endlich den so erwünschten Friedenszustand.[3])

Ein Ende des preußisch-polnischen Krieges aber war damals noch nicht abzusehen. Eintöniger Kleinkrieg der beiderseitigen Söldnerbanden von Burg zu Burg und von Stadt zu Stadt mit wechselndem Kampfglück und erbarmungslosem Brandschatzen und

[1]) Hans. UB. VIII n. 774, HR. 2. IV n. 686, 702—704, 756, 757 § 5, 765, 768, 769.

[2]) HR. 2. IV n. 770, V n. 27, 28, Hans. UB. VIII n. 775 u. Anm. 2, 936, 962.

[3]) Vgl. HR. 2. V S. 22 Anm. 4, n. 60 § 7, 374—382, 390, 402 § 9, 404, 442 § 24, 443 §§ 144, 161, 166, n. 590, 591, 684, 821.

Aussaugen des unglücklichen Landes war jetzt charakteristisch für ihn.[1]) Doch gewann der Orden langsam im Weichselgebiet wieder Boden. Selbst der Verkehr zwischen Elbing und Danzig war nur mit großen Schwierigkeiten und Gefahren möglich. Am 30. August 1460 stand ein Ordensheer sogar vor Danzig, das die Hauptlast des Krieges trug und jetzt die eigentliche Seele des Kampfes war. Ein eiligst herausgerücktes Bürgerheer erlitt eine sehr empfindliche Niederlage. Nach Süden und Westen schnitten die Ordenstruppen Danzig seine Verbindungen ab. Seine Lage war schwierig.[2]) Aus Livland und Deutschland zogen dem Orden wiederholt ansehnliche Streithaufen zu. Seine finanziellen Kräfte und die des treugebliebenen Landes spannte er durch die Einführung neuer Zisen aufs äußerste an. Der Söldnerführer Bernhard von Zinnenberg war an der Weichsel sein kühner und unverwüstlicher Vorkämpfer.

Der preußische Bund war nicht imstande, seinen Söldnerhauptleuten mit durchgreifender Autorität zu begegnen. Polen war des Krieges müde und ließ trotz aller Schutzzusagen den Bund im Stich. Schon bald nach der so eiligen Anerkennung der polnischen Herrschaft war bei manchen Teilnehmern des Bundes der Gedanke aufgetaucht, dann Überzeugung geworden, daß Preußen dadurch seine Lage nicht verbessert habe. Was seitdem geschehen, hatte nur zur weiteren Verbreitung dieser Empfindung auch in den leitenden Kreisen des Bundes beitragen können. Die Erbitterung auf Polen war sehr groß geworden.[3])

Da traten zwei Kriegsereignisse ein, die den Bund wieder Atem schöpfen ließen und aus der Umklammerung durch die Ordenstruppen befreiten. Beim Kloster Sarnowitz westlich von Putzig erlitt ein Ordensheer durch die vereinigten polnischen und Danziger Truppen am 17. September 1462 eine vernichtende Niederlage, die den Orden seiner besten militärischen Kräfte beraubte.[4]) Seitdem wichen die Ordenstruppen Punkt für Punkt endgültig aus dem Weichselgebiet zurück. Mit Aufbietung der letzten Kräfte

[1]) Vgl. z. B. Töppen, Akten, V S. 6, 8, 26 f., 28, 54 Anm. 2, 57 u. Anm. 1, 58 ff., dazu dessen Ausführungen S. 199 ff.

[2]) Simson, Danzig im 13jähr. Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpr. Gesch.-V. 29 S. 83 f.

[3]) Töppen, Akten, V n. 18—21, vgl. dessen Ausführungen das. S. 204.

[4]) Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 630 ff., richtiger i. Einzelangaben Simson a. a. O. S. 92 f.

versuchte der Hochmeister im folgenden Jahr von Königsberg aus auf dem Wasserweg das hartbedrängte Mewe zu entsetzen. Aber bei Elbing traten seinen 44 Fahrzeugen die Elbinger und Danziger mit 25 Schiffen am 15. September 1463 entgegen und schlugen ihn vollständig.[1]) Die Kapitulation von Mewe am 1. Januar 1464 besiegelte endlich die Verdrängung des Ordens aus dem Weichselgebiet.

Erst durch diese Ereignisse wurden ernstliche Vermittlungsversuche und Friedensverhandlungen in Fluß gebracht. Die verschiedenen Bemühungen darum, 1461 König Christians, 1462 des Böhmenkönigs Georg Podiebrad, 1463 im März auf Wunsch des Kaisers sowie deutscher Fürsten und Städte Lübecks waren noch vergeblich gewesen. Der Lübecker Stadtschreiber Johann Bracht mußte unverrichteter Dinge wieder heimkehren. Polen und der Bund setzten Hoffnungen auf den in päpstlichem Auftrag von Erzbischof Hieronymus von Kreta unternommenen Vermittlungsversuch, sahen sich aber bald darin sehr getäuscht.[2]) Und nun rief Danzig seinerseits die Vermittlung Lübecks an. Im Spätsommer und Herbst 1463 war Bracht abermals in Preußen. Sowohl der Polenkönig und der Bund, als auch unter dem Eindruck der Niederlagen bei Sarnowitz und Elbing der Hochmeister nahmen die Vermittlung Lübecks an.[3]) Am 1. Mai 1464 sollten in Preußen die Friedensverhandlungen stattfinden.

Es gelang Lübeck, wenigstens Lüneburg, Rostock und Wismar zur Teilnahme an den Verhandlungen in Preußen zu bewegen. Von Bremen erhielt es Vollmacht. Auch Boten der livländischen Städte fanden sich später auf seine Aufforderung zu den Verhandlungen ein. Lübeck versäumte nichts, seine Gesandtschaft recht eindrucksvoll zu machen. Es sandte seinen Bürgermeister Heinrich Castorp, dem es einen Ratsherrn und den erfahrenen Stadtschreiber Johann Bracht beigesellte. Vor allem aber bewog es Bischof Arnold von Lübeck, einen Reichsfürsten also, und zwei Lübecker Domherren, der Gesandtschaft sich anzuschließen. Die nicht ganz unwesentliche Frage des Vorrangs und Vortritts bei den

---

[1]) Simson, a. a. O., S. 95f.

[2]) HR. 2. V n. 397—405, S. 277 Anm. 1, n. 374, 410. Töppen, Akten, V S. 207f.

[3]) HR. 2. V n. 406—420, 425 u. Anm. 2, Hans. UB. VIII S. 754 Anm. 4.

Verhandlungen wurde zwischen den Lübeckern und den geistlichen Herren in beide Teile zufriedenstellender Weise so gelöst, daß der Bischof und Heinrich Castorp und ihnen folgend je ein Domherr und ein lübisches Ratsmitglied paarweise auftraten.

Als die Vermittler auf ihrer Reise nach Thorn, dem Ort der Verhandlungen, im Juni 1464 die Stadt Marienburg passierten, lief das Volk in den Straßen zusammen und gar manchem standen ob der frohen Hoffnung auf ein Zustandekommen des langersehnten Friedens die Tränen in den Augen. Dann ging ihr Weg durch eine entsetzliche Öde. Die ehemals reiche, wohlangebaute und dicht besiedelte Landschaft zeigte in erschreckender Weise die Spuren des verheerenden Kriegs, die Trümmer stattlicher Dörfer und Städte, die nun von keinem lebenden Wesen mehr bewohnt wurden. Sie stießen auf hungerndes und verderbendes Volk. Die Kirchen waren von den polnischen Söldnern hier wie anderwärts in Pferdeställe und Mannschaftsquartiere umgewandelt.[1]) Am 8. Juni langten sie in Thorn an. Aber der ganze Monat ging noch hin, bis alle den Verhandlungen entgegenstehenden Schwierigkeiten behoben waren. Überaus zahlreich waren die Unterhändler, die von Polen, Preußen, Livland, dem Orden sich um die hansischen Vermittler sammelten.

Aber diesen gelang es trotz aller Mühe nicht, einen Ausgleich oder auch nur eine Annäherung zwischen den feindlichen Teilen zu erzielen. Den Polen wäre es am liebsten gewesen, wenn der Orden Preußen überhaupt geräumt und sich wieder in den Dienst seiner ursprünglichen Mission der Heidenbekämpfung gestellt und deswegen an der Türkengrenze neue Positionen bezogen hätte. Schon 1463 von König Casimir und noch jüngst von Danzig, aber bereits zu König Sigmunds Zeit war dieser Vorschlag gemacht worden. Ein zwanzigjähriger Friede mit schiedsrichterlichem Austrag der beiderseitigen Rechtsansprüche, wie die Vermittler vorschlugen, war beiden Teilen nicht recht. Schließlich gaben die Polen den Vorstellungen der Vermittler soweit nach, daß sie sich durch die Abtretung des Weichselgebiets und die Anerkennung der Lehnshoheit Polens von seiten des Ordens für den ihm verbleibenden Teil Preußens befriedigt erklärten. Aber der Orden wollte auch hiervon nichts wissen. Darauf erklärten die Polen am 21. Juli

[1]) HR. 2. V n. 443 § 45, 47, 48, 68, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 287.

weitere Verhandlungen für überflüssig. Die Vermittler kehrten unverrichteter Dinge nach Danzig zurück.[1])

Neben den politischen Zielen der Herstellung eines Friedens in Preußen und wenn möglich auch zwischen König Christian und Danzig[2]) verfolgte Lübeck auch seine Handelsinteressen. Der Preis, den es für seine guten Dienste als Vermittler in Rechnung stellen wollte, war die Freiheit des Handels mit den anderen Gästen im Ordensland, besonders in Danzig, während und außerhalb der Zeit der Jahrmärkte, die Freiheit des Verkehrs innerhalb Preußens und weiter nach Polen und Lemberg, Litauen, Kowno, Wilna, sowie nach Moskau und den Dünaemporien.[3]) Lübeck suchte die alte privilegierte Verkehrs- und Handelsstellung in Preußen wiederzuerlangen, die es um 1300 besessen, seitdem aber infolge des erstarkenden Danziger Handels langsam eingebüßt hatte. Es war dasselbe Ziel, für das Lübeck um diese Zeit auch gegenüber Riga, wie in einem der folgenden Kapitel gezeigt werden wird, eintrat: Freiheit des Gästehandels für die Hansen und Abschaffung der Beschränkungen und Verbote desselben, von denen auch die überseeischen Hansekaufleute mehr und mehr mitbetroffen wurden. Bremen aber konnte Lübecks Hoffnung nicht rechtfertigen, daß es als „Mitstifter des Ordens" in seinem Archiv Privilegien der Hochmeister für den Verkehr der Hanse im ganzen oder einzelner Hansestädte in Preußen finden werde.[4]) So hatten die Lübecker nur die vier bekannten Originalprivilegien des Polenkönigs Wladislaw I. vom Ende des 13. Jahrhunderts zum Erweis ihrer Ansprüche vorzulegen. Trotz aller Zähigkeit aber erreichte Castorp von Danzig nur eine zweifelhafte Zusage, den Ansprüchen Lübecks auf Freiheit des Gästehandels entgegenkommen zu wollen.[5])

Diese Nebenangelegenheit der lübischen Gesandten trat stark in den Vordergrund. Nach einer polnischen Äußerung hätten sie vielmehr für die Ihrigen Freiheiten zu erlangen gesucht, als die Interessen Preußens wahrgenommen und auch wahrnehmen wollen.[6])

---

[1]) HR. 2. V n. 443 § 86—139, n. 444—447, 495—502.

[2]) HR. 2. V n. 442 § 1—5, 8—12, 28.

[3]) HR. 2. V n. 442 § 6, 7, 13—17, 19, 25—27, 32, 33, 35, 36.

[4]) HR. 2. V n. 448.

[5]) HR. 2. V n. 443 § 142. Vgl. Hans. UB. I n. 1202, 1287, 1288, 1311. Stein das. IX S. 84 Anm. 2.

[6]) Hans. UB. IX n. 146.

Das war jedoch übertrieben oder wenigstens nur insofern richtig, als die Friedensvermittlung selbst aus den Handelsinteressen Lübecks hervorgegangen war. Jedenfalls hatten sich die Lübecker dieser eifrig gewidmet, und daß sie scheiterte, war nicht ihre Schuld. Auch einen Versuch der Dänen, bei den Verhandlungen mitzuwirken, hatten sie noch vor Beginn derselben zu vereiteln gewußt.[1])

Es ist beachtenswert, worin die Zeitgenossen die Gründe des Scheiterns dieses lübisch-hansischen Vermittlungsversuchs sahen. Nach der Ansicht der slavischen Chronik sollte Danzig ihn beim Polenkönig hintertrieben haben, weil die Lübecker mit dem Orden seiner Meinung nach sympathisierten. Allerdings hatte Lübeck einige Jahre vorher von Danzig Vorwürfe über parteiische Behandlung der beiderseitigen Auslieger erfahren. Andererseits aber hatte Danzig doch Lübeck mancherlei zu verdanken, vor allem die Herstellung eines leidlichen Verhältnisses zu Dänemark. Und in den Verhandlungen hatten die Lübecker durchaus nicht Polen zu benachteiligen gesucht. Da scheint die Meinung der lübischen Chronik, daß die Polen zuviel gefordert hätten, doch begründeter. Der polnische Geschichtsschreiber Dlugoss aber, der den Verhandlungen beiwohnte, nennt als Hauptgrund die Eifersucht der deutschen Fürsten, besonders des brandenburgischen Kurfürsten, dessen Vermittlung noch soeben von Polen ausgeschlagen worden war. Er habe den Orden bestimmt, nicht zur Schande des deutschen Fürstenstandes städtischen Vermittlern die Ehre der Versöhnung dieses großen Kriegs einzuräumen.[2]) Es ist sehr wahrscheinlich, daß solche Anschauungen mitgewirkt haben. Auch sonst begegnen sie in dieser Zeit. Das Fürstentum suchte mit einem Anflug von Verachtung den Städten deutlich zu machen, daß die große Politik nicht ihres Amtes sei.

Die fehlgeschlagene Friedensvermittlung Lübecks hatte namentlich in dem aufständischen Preußen tiefe Niedergeschlagenheit zur Folge. Gleichwohl sandte Danzig auch 1465 und 1466 seine Auslieger zur Sperrung des Verkehrs nach Memel und der Balge in See.

[1]) HR. 2. V n. 443 § 10, 17, 19, 21—23, 26—28, 30, 31, 36—38, 43, 44, 493, 474, vgl. v. d. Ropp das. S. 274 Anm. 3; Hans. UB. IX n. 101 u. Anm. 2, 105.

[2]) Vgl. die Zusammenstellung der Quellen von v. d. Ropp i. HR. 2. V S. 274 Anm. 2.

Dem wahllosen Seeraub des polnischen Hauptmanns in Frauenburg, Johann Schalski, über den schon die lübischen Gesandten in Danzig sich heftig beschwert hatten, suchte es jedoch nachdrücklich zu steuern. Es zeigte überhaupt das Bestreben, Verwicklungen mit den anderen Ostseemächten wegen seiner Auslieger tunlichst vorzubeugen. Versuche, einen Frieden zu erzielen, wurden vom Bunde 1465 fortgesetzt. Aber erst nach weiteren empfindlichen Verlusten war auch der Orden zum Frieden bereit. Und dieser kam nach zweimonatigen direkten Verhandlungen zwischen Polen und dem Orden in Thorn am 19. Oktober 1466 zustande. Der Orden blieb nur im Besitz des östlichen Preußen, unterwarf sich aber der Lehnshoheit Polens.

Schwer und zögernder als die anderen Mitglieder des preußischen Bundes hatte Danzig den Übertritt auf die Seite Polens vollzogen. Dann aber war es bald die Seele der Kriegsbewegung. Denn die Hilfe der Polen versagte oft ganz und war meistens unzureichend. Da mußte die größte und reichste Stadt des Landes die Hauptlast des Kampfes auf sich nehmen. Und die Kraftanspannung Danzigs während eines dreizehnjährigen Krieges, der nicht selten sich bis unter seine Mauern erstreckte, immer aber sich in seiner näheren Umgebung abspielte, war höchst bedeutend. Der Aufwand Danzigs an Geld betrug nach der zeitgenössischen, gut unterrichteten Olivaer Chronik 470000 ungar. Gulden (= 793125 M. lüb.).[1] Aber auch Thorn und Elbing leisteten mit 127000 (= 214312½ M. lüb.) bezw. 57000 ungar. Gulden (= 96187½ M. lüb.) ihr möglichstes.[2] Vergegenwärtigen wir uns die Ausgaben Lübecks während der ersten sieben Jahre des Krieges um Schleswig, 360000 M. lüb., so erscheinen diese Zahlen durchaus nicht übertrieben. Denn vor allem verschlang die ständige Bezahlung und Unterhaltung der eigenen, sodann aber die Auskaufung der Söldner des Ordens höchst beträchtliche Summen. Und andererseits stand den preußischen Städten, um die pekuniären Opfer zu ersetzen, keineswegs in dem Maß die Gunst eines erzwungenen Verkehrs zu Gebote, wie seinerzeit Lübeck im Kampf mit dem Norden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß der Kampf der Aufständischen nicht diesen

---

[1]) Nach der wendischen Münzordnung von 1467 war der ungar. Gulden = 27 lüb. ß, HR. 2. VI n. 58 § 8.

[2]) Script. rer. Pruss. V S. 634.

Ausgang genommen hätte, wenn nicht Lübeck zwischen den Dänenkönig und Danzig getreten wäre und ihn von der Bekämpfung Danzigs abgehalten hätte.

Der lange gestörte, zum Teil unterbrochene Handel konnte nun wieder in Fluß kommen. Danzig sorgte sofort dafür, daß seine Auslieger Ruhe hielten. Verschiedene von diesen traten in die Dienste des Dänenkönigs zum Kampf gegen Schweden. Noch jahrelang aber beunruhigten ehemalige Auslieger des Ordens die östliche Ostsee. Die Lübecker Nowgorodfahrer setzten daher den Verkehr mit bewaffneten Flotten fort.

Nicht in allen Richtungen des Handels kehrten die früheren günstigen Zustände wieder. Nicht alle Hoffnungen, die die preußischen Städte auf ihren Abfall gesetzt hatten, erfüllten sich. Thorn sah mit Schmerz und Entrüstung, daß die Polen Nessau und Neu-Dibau nach wie vor förderten. Seine Beschwerden darüber fruchteten zunächst nichts. Es verlangte vom König im März 1466 auf dem Reichstag zu Petrikau die Durchführung des ihm verliehenen Stapelrechts und beanspruchte dazu wie früher, jedoch wieder vergeblich, auch für die Schiffahrt den Strom hinauf und hinab zum Endpunkt gemacht zu werden.[1]) Im Juli 1469 aber setzte Thorn durch, daß König Casimir seinen Stapelzwang für die fremden Kaufleute auch auf die polnischen ausdehnte, die nach Preußen zu ziehen pflegten.[2]) Im November befahl er zu gunsten Thorns, daß alle binnenländischen Kauf- und Fuhrleute den Weg nach Danzig und Preußen hin und zurück über Thorn und weiter durch Graudenz nehmen müßten.[3]) Aber auch die Danziger suchte Thorn, wiewohl vergeblich, bei ihrem Verkehr nach dem Binnenland durch seine Privilegien dazu zu nötigen.[4]) Stapel- und Straßenzwang waren die Mittel, mit denen Thorn seine Bedeutung als Handelsplatz festzuhalten suchen mußte. Es handhabte sie in schärfster Weise gegenüber den Fremden aus den Binnenländern. Auch Krakau begann sein Stapelrecht gegen dieselben strenger geltend zu machen.

Der lange Krieg und anschließend diese Stapelpolitik Thorns und Krakaus bewirkten in wesentlich größerem Maß, als es bisher

[1]) Töppen, Akten, V n. 35 S. 86 f., n. 63 S. 163 ff.
[2]) Hans. UB. IX n. 609, vgl. VIII n. 626 u. Zusatz.
[3]) Stein i. Hans. UB. IX S. 495 Anm. 6.
[4]) HR. 2. VII n. 234.

geschehen war, daß Böhmen, Ungarn, Mährer, Schlesier und andere Fremde Preußen fernblieben, andere Straßen wählten, andere Verbindungen anknüpften. Es war das Handelsgebiet Oberdeutschlands einerseits, wohin sie nun immer mehr zu gravitieren begannen. Andererseits gewann für ihren Verkehr mit der Küste die Oderstraße nun erst eine dauernde und schnell wachsende Wichtigkeit. Im Zusammenhang damit hob sich die kommerzielle Bedeutung Stettins. Insbesondere sein Heringshandel nach dem Binnenland nahm seit Beginn des Ordenskrieges einen starken Aufschwung und in Verbindung damit seine Stellung im schonischen Fischhandel der Hanse. Um 1475 begann Stettin für Fischimporte einen dreitägigen Marktzwang einzuführen und erhob von hansischen Kaufleuten, die Fisch stromaufwärts führen wollten, eine neue Abgabe. Es machte somit trotz des Protestes der Hanse den Versuch, der in Danzig und Riga bereits erfolgreich durchgeführt war, den Handel mit seinem Hinterland seinen Bürgern vorzubehalten.[1])

Während auf der einen Seite die oberdeutsche Kaufmannschaft, auf der anderen die Konkurrenz Stettins dem preußischen Handel mit den südlichen Hinterländern Abbruch tat, konnte Danzig auch seines Handels mit Litauen nicht recht wieder froh werden. Hier wuchs die Bedeutung Königsbergs, namentlich da nun eine politische Grenze Ost- und Westpreußen schied. Das Recht der Niederlage und Brake der aus Litauen und Samaiten kommenden Asche wurde im Anschluß an den Frieden Königsberg im Streit mit Danzig für die nächsten drei Jahre, aber keinerlei Stapelrecht für andere Waren zugestanden.[2]) Die Zise in Königsberg, die 1460 eingeführt war und nun den Salzhandel Danzigs nach Litauen belastete, wurde 1467 auf Verlangen des Polenkönigs abgeschafft, dem Orden aber die als Entgelt gewünschte Befreiung seiner Untertanen von der Thorner Niederlage nicht zugestanden.[3])

Aber die lange Zeit der Unterbrechung des Handels hatte in Litauen selbst den Umfang der Privilegien und Gewohnheiten der Danziger in Vergessenheit geraten lassen. Die Abgaben von den

---

[1]) Script. rer. Pruss. IV S. 688, HR. 2. VII n. 300 § 7, 303, Hans. UB. IX S. 681 Anm. 2.

[2]) Hans. UB. IX n. 324, vgl. Töppen, Akten, V n. 84.

[3]) Töppen, Akten, V n. 74 S. 224, 226, 228, n. 75 S. 232f., n. 77 S. 235f., 243, n. 79 S. 247.

Höfen und die Zölle in Kowno waren erhöht, Freiheitsberaubungen kamen vor, das eigene Wiegen der Waren wurde ihnen verweigert, „dar doch alle unse kopenschopp opp steyt". In Wilna wurde ihnen, ganz wie es Danzig selbst machte, der Handel mit den anderen fremden Gästen verboten.[1]) Danzig suchte diesen und anderen Mißständen zu begegnen dadurch, daß es mit Genehmigung des Königs um 1470 dem Kontor in Kowno eine festere Organisation gab. Es ist die älteste, die für dies Kontor bekannt ist. Sie enthält außer über die Verfassung desselben und die Lebenshaltung seiner Mitglieder Vorschriften über den Handel und seine Artikel Pelzwerk, Wachs, englisches Tuch u. a., regelt das Verhältnis zwischen Kaufmann und Schiffer hinsichtlich der Fracht, verbietet die Beschirmung von Nichthansen mit den hansischen Privilegien, die Handelsgesellschaft mit Litauern, Russen, Juden, das Kommissionsgeschäft für Rechnung von Fremden u. a.[2])

Jedoch der deutschen Niederlassung in Kowno war der von Danzig erhoffte neue Glanz nicht mehr beschieden. Zwar wurde der Handel zwischen Danzig und Litauen schnell wieder bedeutend, aber über Kowno begann nun Wilna immer entschiedener emporzuwachsen. Es suchte mit Erfolg namentlich den Salzhandel auf seinen Markt und in die Hände seiner Kaufleute zu bringen. Das deutsche Kontor in Kowno war mit dem Verlust der wichtigsten Grundlage seiner Bedeutung bedroht. Auch die Danziger verlegten zahlreich ihre Läger nach Wilna. Die Disziplin des Kontors löste sich trotz der neugeschaffenen Ordnung mehr und mehr. Ähnlich wie die rigisch-hansische Faktorei in Polozk ging die zu Kowno gleichzeitig einem schnellen Verfall entgegen.[3])

Denn mehr und mehr wurden die deutschen Städte der östlichen Küsten selbst die eigentlichen Umschlagsplätze des Handels. Ihre Bürger zogen sich von den binnenländischen Faktoreien zurück, sie ließen sich die Waren bringen. Das ältere System des Verkehrs verfiel, seitdem die Küstenstädte des hansischen Ostens sich in den Besitz des Stapels mit den Verboten des Handels der Gäste untereinander, der Seefahrt der binnenländischen, der Landfahrt der überseeischen gesetzt hatten. Danzig insbesondere war durch das

---

[1]) Hans. UB. IX n. 416, 427, 452, vgl. S. 841 Anm. 1.
[2]) Hans. UB. IX n. 688.
[3]) Vgl. Hirsch, Danzig, S. 282 ff.

große Privileg von 1457 in allen Fragen der Gästepolitik gänzlich unabhängig vom Landesherrn geworden.[1])

Die nun ungehinderte Bewegungsfreiheit in handelspolitischer und kommerzieller Hinsicht und die Vereinigung mit dem natürlichen geographischen Hinterland bewirkten, daß Danzig fortan innerhalb der Hanse eine noch viel selbständigere Stellung einnahm. Mit dieser mußte die Hanse nun rechnen, wie sie früher mit dem Orden hatte rechnen müssen. Schnell hatte die Politik Lübecks dies zunächst in den hansisch-flandrischen Angelegenheiten zu empfinden. Im wesentlichen nur noch Danzig war der Faktor, mit dem sie in Preußen zu rechnen hatte. Elbings kommerzieller Verfall war durch den letzten Krieg besiegelt. Thorn war zu einem Handelsplatz von nur binnenländischer Bedeutung herabgesunken, erlebte jedoch als solcher noch eine schöne Zeit wirtschaftlichen Blühens und Wohlstands. Königsberg befand sich, zum Teil erst durch den Krieg, in langsamem Aufsteigen.

Im Ausland ward die neue mächtige Selbständigkeit Danzigs zuerst England schmerzlich fühlbar sowohl in der Niederhaltung seiner Kaufleute dort, als auch in der Durchführung der hansischen Ansprüche ihm gegenüber. Die Auslieger, die Danzig seit 1469 so wirkungsvoll gegen England losließ, hatten zum großen Teil ihre Fertigkeiten während des Ordenskrieges im Dienst der Stadt erworben. Jedoch sie waren es auch, die, freilich in ganz anderer Hinsicht, eine Besserung im Verhältnis Danzigs zu König Christian herbeiführten.

---

2. Die Hanse und der skandinavische Norden.

Das unsichere Verhalten König Christians im Ordenskrieg war in seinen anderen politischen Unternehmungen ebenso begründet, wie die Nachgiebigkeit, die er den Städten gegenüber bewies. Unter jenen war die Erwerbung der Länder Schleswig und Holstein in verschiedenen Richtungen von der allergrößten Tragweite. Am 4. Dezember 1459 war Herzog Adolf von Schleswig kinderlos gestorben. Er war eine durchaus sympathische Erscheinung unter

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 133.

den niederdeutschen Fürsten seiner Zeit gewesen, gleich tüchtig als Staatsmann wie als Krieger. Schleswig hatte unter seiner Regierung endgültig sein deutsches Gepräge erhalten und sich mit Holstein zu einer Einheit verbunden. Zu den wendischen Städten hatte er fast immer in guten Beziehungen gestanden. Er war, wie in geographischem Sinne sein Land, das Mittelglied gewesen zwischen ihnen und Dänemark. Als Oheim und Berater hatte er dem jungen Christian zur Seite gestanden und Spannungen zwischen ihm und den wendischen Städten wiederholt ausgeglichen.

Ansprüche auf das Erbe erhoben der Dänenkönig und Graf Otto von Schauenburg. Die Ritterschaft beider Gebiete verständigte sich über ein einmütiges Verhalten. Sie täuschte die Schauenburger und die Städte über ihre Absichten. Anfang März 1460 traf sie in Ripen ihre Vereinbarungen mit dem König und entschied sich für seine Nachfolge. Sie stellte Lübeck und Hamburg, deren Territorialinteressen aufs entschiedenste der Übertragung der Herrschaft auf den Dänenkönig widerstreben mußten, vor die fertige Tatsache.

Denn die Union der Herzogtümer mit Dänemark schien unmittelbar beide Städte in ihrer Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit bedrohen zu müssen. Bisher war ein solches Ereignis von den Städten in Verbindung mit den Herren und der Ritterschaft Schleswigs und Holsteins immer abgewehrt worden. Nun war es die Ritterschaft selbst, die dem Dänenkönig die Hand gereicht hatte. Lübeck war durch diese Verständigung augenblicklich beiseite geschoben. Erinnert man sich der Dänenfeindlichkeit der lübischen Gemeinde im Kriege um Schleswig gegen König Erich, so wird die Erregung, von der sie nun ergriffen wurde, noch verständlicher. In Ausführungen voll zornigen Schmerzes gedenkt die zeitgenössische lübische Chronik des Ereignisses, wie die Holsten „Dänen“ geworden, sich freiwillig unter die Herrschaft der Dänen gegeben hätten, die bisher von ihnen immer so mannhaft bekämpft worden.[1]) Landesherr Hamburgs war der Dänenkönig geworden, bis vor die Tore Lübecks reichte seine Herrschaft. Die Gewinnung der Herzogtümer als solche war der größte politische Erfolg, den er in seiner langen Regierung über Lübeck errang.

Über die Stimmung Lübecks waren auch die in Ripen ver-

[1]) Lüb. Chronik, herausg. v. Grautoff, II S. 223, vgl. HR. 2. IV n. 773.

handelnden Mächte nicht im unklaren. Sie hüteten sich, sie zu reizen. Der große Freiheitsbrief, den Christian am 5. März 1460 in Ripen für beide Länder ausstellte, sicherte Lübeck alle Freiheiten in denselben zu, die es zu Herzog Adolfs Zeit besessen hatte.[1]) Hamburg aber suchte sofort engen Anschluß an Lübeck. Beide Städte berieten die Erneuerung ihrer alten Tohopesate zur gemeinsamen Verteidigung ihrer Interessen und gemeinsamen Führung aller Verhandlungen.[2]) Ende April verhandelten beide in Segeberg mit dem König und gaben zufriedenstellende Zusagen über ihre Friedfertigkeit ab. Am 14. Mai empfing Lübeck, nachdem sich der König mit den Schauenburgern über die Nachfolge verglichen hatte, die Bestätigung seiner verbrieften Privilegien und seiner alten löblichen Gewohnheiten in den Herzogtümern. Alle von ihm oder seinen herzoglichen Vorgängern erteilten oder noch zu erteilenden Privilegien sollten ungültig sein, insoweit sie den Freiheiten Lübecks widerstritten. Für die Sicherheit der Straßen sollte gesorgt und alle Hansen sollten in ihrem Verkehr mit den Herzogtümern gefördert werden, soweit sie nicht mit dem König verfeindet.[3])

Hamburg erreichte die Bestätigung seiner Privilegien erst am 15. Januar 1461. Der König bewilligte ihm nicht die Anerkennung des erstrebten Stapelrechts für alles, auch das unterhalb seines Hafens an die Elbe gelangende Getreide. Er erteilte den Hamburgern nur das Recht, selbst in beiden Ländern Korn, Vieh und alle anderen Waren aufzukaufen und gegen Entrichtung des schuldigen Zolls auf ihren Markt zu führen. Und als er ein Jahr später ihnen den Genuß ihrer sämtlichen Privilegien in den drei nordischen Reichen bestätigte, gewährte er ihnen auch für diese noch besonders dasselbe Recht.[4])

So war das Verhältnis zu den in erster Linie an dem Herrschaftswechsel in Schleswig und Holstein interessierten Mächten friedlich geordnet. Aber der König hatte Hamburg gezeigt, daß

---

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 218ff., HR. 2. IV S. 540 Anm. 1, Christensen, Unionskongerne, S. 335.

[2]) Hans. UB. VIII n. 879, 881—885.

[3]) HR. 2. IV n. 774, Hans. UB. VIII n. 909—913, 919. Vgl. Christensen a. a. O. S. 339.

[4]) Hans. UB. VIII n. 881 § 7, 884 § 5, 918, 992 u. Anm. 2, 1133. Über Hamburgs Stapelpolitik vgl. Stein, Beiträge etc. S. 49f.

er die wirtschaftlichen Interessen seiner neuen Untertanen zu vertreten willens sei. Schon Herzog Adolf hatte Versuche gemacht, seine Länder von dem alles beherrschenden wirtschaftlichen Einfluß Lübecks und Hamburgs zu befreien. Christian unternahm es, diese Politik fortzusetzen.[1]) Beunruhigte schon dies beide Städte, so forderte sie ein anderer Schritt des Königs geradezu heraus. Am 8. Dezember 1461 erteilte er, wie schon erwähnt, den Amsterdamern ein Privileg für einen Verkehr durch das Herzogtum Schleswig zwischen Husum, Flensburg und Schleswig nebst einem besonderen Zolltarif. Neue Straßen zur Ostsee waren ihnen geöffnet, deren Benutzung von der Hanse nicht ohne weiteres beeinflußt und kontrolliert werden konnte. Ein Gebiet war ihrem Wettbewerb aufgetan, in dem Lübeck und Hamburg bisher kommerziell die alleinigen Herren gewesen waren. Und die Fürsorge des Königs für das nun emporblühende Husum rief den Neid und die Besorgnis Hamburgs noch besonders hervor.[2])

Aber auch sonst waren die Beziehungen zwischen dem König und den Städten durchaus nicht ganz freundschaftlich. Köln war mit ihm entzweit. Der Kölner Handel mußte den Norden meiden. Auch der Verkehr anderer Hansen im Norden litt darunter. Denn der König nahm sich des Marzellus, Bischofs von Skalholt, später Erzbischofs von Trondhjem, an, der von Köln 1451 als Betrüger gefangen gesetzt, aber entflohen war.[3]) Der König zeigte ferner bedenkliche Neigungen, sich in innere Angelegenheiten der Städte einzumischen. Es war ein Punkt, in dem die Städte besonders empfindlich waren. Es war ihnen 1455 gelungen, seine Einmischung in einen Streit Stralsunds mit seinem Bürgermeister Otto Voge, der den König um Schutz angerufen hatte, zu verhindern.[4]) Auch in den sogenannten, freilich recht unblutigen, Lüneburger Prälatenkrieg, den Streit Lüneburgs mit den geistlichen Besitzern der dortigen Salinenpfannen,[5]) von denen verschiedene seine Vermittelung

[1]) Vgl. Lüb. UB. IX n. 815, 846, 876, X n. 168, 509, 515, 516; 528, 531.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1093, 1094; vgl. Christensen a. a. O. S. 350 ff.

[3]) Ein reiches Material darüber vgl. i. d. Hans. UB. VIII u. IX für die fünfziger und sechziger Jahre.

[4]) Vgl. Fock, Rügensch-pommersche Geschichten, IV S. 194 f.

[5]) Vgl. Mittendorff, Der Lüneburger Prälatenkrieg, i. vaterl. Archiv des histor. Vereins f. Niedersachsen, 1843, S. 167 ff., 287 ff., Havemann, Geschichte der Herzogtümer Braunschweig u. Lüneburg, I S. 699 ff.

anriefen, griff er ein. Zusammen mit den Bischöfen von Lübeck und Schwerin erzielte er 1462 die Beilegung der Zwietracht.

Ernster und langwieriger war der Streit zwischen Herzog Heinrich von Mecklenburg und dem ältesten Wismarer Bürgermeister Peter Langejohann, für den seine Stadt Partei ergriff. Der König nahm 1459 auf Bitte des ihm eng befreundeten Herzogs dessen Partei. Er bedrohte die Wismarer an der verwundbarsten Stelle, mit einem Verbot des Verkehrs auf Schonen, und suchte die Stadt dadurch zur Nachgiebigkeit gegen ihren Herrn zu zwingen. Sofort aber trat Lübeck zwischen die bedrängte Genossin und ihre Gegner und verhinderte die Ausführung der Drohung. Im April 1461 schloß es sogar mit Wismar ein Bündnis auf fünf Jahre gegen unrechtmäßige Angriffe und Beschädigungen durch Fürsten und Herren.[1]) Als aber dennoch 1462 der König und der Herzog, der die selbständige Verbindung seiner Stadt mit Lübeck für eine Verletzung seiner Landeshoheit erklärte, gegen Wismar feindselig vorgingen, wußte Lübeck erst den König und durch diesen den Herzog zum Frieden mit Wismar zu bewegen.[2]) Inzwischen war es zum Bruch zwischen Langejohann und seiner Stadt gekommen. Auch dieser fand 1465 Unterstützung bei König Christian. Der Herzog stellte sich auf die Seite der Stadt. Es handelte sich für Lübeck um die Wiederherstellung eines Ratsmitgliedes in seiner Würde, die Durchführung eines wichtigen hansischen Statuts. Darum ging Lübeck in dieser Phase des Streites mit dem König zusammen. Ohne selbst einzugreifen, wußte es diesen geschickt gegen Wismar zu benutzen. Auch der Herzog fügte sich. Wismar gab im Juni 1467 nach. Langejohann kehrte in seine Würde zurück. Den Wismarern stand der Norden wieder offen, den der König ihnen 1466 verschlossen hatte.[3])

Auch die Einmischung des Königs in die Angelegenheiten Oldenburgs mußte die Städte beunruhigen und kränken. In der fast dauernden Feindschaft zwischen Graf Gerd und Bremen[4]) stellte

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 1027, 1029.

[2]) HR. 2. V n. 296 u. Anm. 1, VI S. 11f. Anm. 4, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 252ff.

[3]) HR. 2. V n. 640, 812, 813, 815—819, VI n. 30, 31, 34. Vgl. Crull, Die Händel Herrn Peter Langejohanns, i. Meckl. Jbb. 36 S. 55ff.

[4]) Vgl. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, i. Jb. f. d. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. II S. 28ff.

er sich auf die Seite seines Bruders, stärkte ihn 1461 durch Mannschaften. Auch aus Holstein kamen ihm Zuzüge. Den Bischof von Münster, besonders aber Herzog Wilhelm den Älteren von Braunschweig hetzte er gegen Bremen auf. Es gab dem Grafen weiteren Rückhalt und rief in den wendischen Städten großes Aufsehen hervor, daß der König Kriegsschiffe vor die Weser und Elbe schickte.[1]) Durch das Eingreifen des Königs nahm der Unfriede großen und den städtischen Verkehrsinteressen sehr schädlichen Umfang an. Das bremische Heer erlitt auf der Borsteler Heide am 27. August 1462 von Herzog Wilhelm eine Niederlage.

Zur Vergeltung sandte Bremen im Frühjahr 1464 Auslieger gegen König Christian und seine Untertanen in See und erklärte jeden Verkehr mit Dänemark für Feindschaft gegen sich. Die Städte gerieten in große Verlegenheit. Ihr Verkehr, der in der Ostsee durch die Kaper Danzigs und des Ordens beunruhigt war, wurde nun durch die vom König herausgeforderte dänisch-holsteinisch-bremische Fehde in unmittelbarer Nähe seiner wichtigsten Straßenzüge und Brennpunkte gefährdet. Einen von Lübeck und Hamburg vorgeschlagenen Sonderfrieden mit Holstein und Schleswig lehnte Bremen ab und verlangte, daß die Landschaften zugleich für den König sich verbürgten. Auch Drohungen beider Städte vermochten Bremens Haltung nicht zu ändern. Schnell hatte der Kaperkrieg Bremens Schädigungen Neutraler und ein neues Aufleben des Seeraubs der Friesen zur Folge. Schon im Mai verständigten sich Lübeck und Hamburg mit den Holländern und Brabantern in Hamburg über die Sicherung der zur Fahrt nach den Niederlanden dort bereitliegenden Handelsflotte.[2]) Im Sommer wurden 46 friesische Seeräuber von Schiffern von Terschelling nach Hamburg eingebracht und dort hingerichtet.[3]) Überdies wurde das Verhältnis zwischen Hamburg und Graf Ulrich getrübt durch den Streit um einen Zoll, den der Graf mit Erlaubnis des Kaisers dem Ostfriesland beherrschenden hamburgischen Bier auferlegt hatte.[4])

Den fortgesetzten Bemühungen Hamburgs und Lübecks gelang es endlich, König Christian und Bremen in einem Frieden zu ver-

[1]) HR. 2. V n. 289, 292.

[2]) Hans. UB. IX n. 90.

[3]) Zahlreiche Akten über diese ganzen Verhältnisse i. Hans. UB. IX.

[4]) Hans. UB. IX n. 135, vgl. v. Bippen, Der Zollstreit zwischen Hamburg u. Ostfriesland, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 119ff.

einigen, der am 22. Mai 1465 in Hamburg abgeschlossen wurde. Stillschweigend gab der König dadurch seine Verbindung mit Gerd auf.[1]) Ihre freundschaftlichen Beziehungen waren ohnehin zerrissen durch die Umtriebe, die Gerd in Holstein gegen seinen Bruder begonnen hatte. Diese hingen zusammen mit den Veränderungen, die sich inzwischen in der Stellung des Königs in den Herzogtümern vollzogen hatten. Auch die schwedischen Angelegenheiten erforderten des Königs Aufmerksamkeit. Die Fehde zwischen Gerd und Bremen aber bestand fort.

Nimmt man zu diesen vielfachen unfreundlichen Beziehungen und Zusammenstößen zwischen dem König und Hansestädten noch hinzu sein gespanntes Verhältnis zu Danzig, wo auch Lübeck mit vieler Mühe das Beste tun mußte, um offene Feindschaft zu verhindern, so ist klar, daß die bedeutendsten Hansestädte von Köln bis Danzig in keinem günstigen politischen Verhältnis zum Dänenkönig standen. Unter solchen Umständen kann das Verhalten Lübecks, als der König im Februar 1462 die Stadt auf dem Weg zu einer Fürstenzusammenkunft in Wilsnack passierte, nicht Wunder nehmen. Ohnehin erregten diese Tagfahrten stets das Mißtrauen der Städte. Es war auch diesmal grundlos. Denn es handelte sich um staatspolitische Fragen, vornehmlich das Verhältnis zwischen Brandenburg und Böhmen, in dem König Christian als Gemahl einer Hohenzollernschen Fürstin für Brandenburg Partei ergriff.[2]) Nur sehr schwierig verstand sich Lübeck dazu, ihm Geleit für fünfhundert Mann Gefolge zu bewilligen, da es selbst Kaiser Karl IV. seinerzeit nur solches für vierhundert bewilligt hatte. Für seine Anwesenheit verordnete der Rat die allerumfassendsten Schutzmaßregeln gegen einen Überfall. Der König war darüber sehr unwillig. Als er auf der Rückreise wieder die Stadt berührte und den Rat zu Gaste lud, folgte vorsichtigerweise nur ein Teil desselben der Einladung, die anderen sollten für alle Fälle dem Dienst des Gemeinwohls erhalten bleiben, sich einem möglichen Gewaltstreich nicht aussetzen.[3])

---

[1]) Hans. UB. IX n. 168, vgl. HR. 2. V n. 664.

[2]) HR. 2. V S. 133 Anm. 3.

[3]) Lüb. UB. X n. 155, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 244 f.; vgl. Hagedorn i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 283 ff., dazu Bruns, D. lüb. Ratschronik des 15. Jahrh. u. ihre Verfasser, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 197 f.

Aber wesentlicher als durch alles dies mochte die Stimmung der Städte berührt werden durch die zunehmenden Klagen ihrer Kaufleute auf Schonen über Verletzungen der Privilegien. In Kopenhagen fanden im Juni 1462 zwischen den Vertretern von Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund unter Leitung Heinrich Castorps und dem König weitläufige Erörterungen darüber statt. Wie die Hansen klagten, wurden sie im Recht des Waffentragens durch die dänischen Vögte auf Schonen beeinträchtigt, in ihrer Strandrechtsfreiheit verletzt. Dänen bauten ungehindert auf ihren Fitten. Die Benutzung eigener Fahrzeuge und Fuhrwerke sowie eigener Fischer wurde ihnen durch erhöhte Abgaben erschwert. Das Gericht über diese, das nach den Privilegien den städtischen Vögten zustand, beanspruchten die dänischen. Die Zollfreiheit ihrer von Bord zu Bord verschifften und von Falsterbo nach Skanör und in die Umgegend geführten Waren wurde nicht geachtet. Der Markt der Bauern war von der Stralsunder Fitte, wo er früher gehalten worden, wegverlegt. Dazu kamen besondere Beschwerden über die Fremdenpolitik Malmös.[1])

Der König war sich klar, was auf dem Spiel stand, wenn er sich gegen die hansischen Privilegien auflehnte. Er gedachte der Aufnahme, die er vor wenigen Monaten in Lübeck gefunden hatte, und der Umstände, die sein Verhältnis zu den Städten trübten oder ihm ihre Freundschaft wertvoll machten. Er erkannte die Privilegien in den Punkten an, über welche die Hansen Beschwerden erhoben, und befriedigte sie dadurch.[2]) Weit auseinander ging die Auffassung beider Teile nur über die Zölle. Der König verlangte, wie es schon König Erich getan, daß sie entsprechend dem mit der Zeit erheblich verminderten Wert der Münze erhöht würden. Die Zustimmung der Städte dazu war natürlich nicht zu erreichen.[3])

Der Verkehr auf Schonen hatte sich seit dem Kopenhagener Frieden 1441 nach einer langen Periode der Störungen wieder gehoben. Der Hering erschien wieder reichlicher im Sunde, der Handel nahm zu. Hertogenbosch und Elborg hatten sich 1442 bezw. 1444 ihre schonischen Verkehrs- und Fittenprivilegien von

[1]) HR. 2. V n. 243, 244; zu den Einzelheiten vgl. Schäfer, Buch des lübeckischen Vogts, Hans. Gesch. Qu. IV passim.

[2]) Vgl. die falsche, aber charakteristische Angabe der lübischen Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 247, daß er hier der Hanse ihre Privilegien besiegelt habe.

[3]) HR. 2. V n. 243 § 45—47, 67.

König Christof bestätigen lassen, Zütfen zufolge einer Aufforderung König Christians 1451 seine Fitte bei Skanör, 1457 bei Dragör wieder in Benutzung genommen. Zwolle und Deventer folgten 1461 diesem Beispiel.[1]) Auch die Holländer begannen wieder ein stärkeres Interesse am schonischen Verkehr zu zeigen. Die wendischen Städte aber suchten sofort vorzubeugen, daß sie im Anschluß an die Süderseer, wie z. B. in Livland, sich die hansischen Privilegien zunutze machten, und ermahnten Kampen und Zütfen, darauf acht zu haben.[2])

Aber auch trotz der Zunahme des wendischen Verkehrs erreichte der schonische Handel den blühenden Stand von etwa 1370 längst nicht wieder. Die Messe blieb verfallen.[3]) Der gänzliche Niedergang Skanörs förderte weiter den Besuch der Fischerläger in Dragör auf der Insel Amager. Für die Städte, die in Skanör Fitten besaßen, war eine Übersiedelung nach Falsterbo ausgeschlossen, denn der Boden hier war aufgeteilt. Dennoch klammerte sich Rostock an die Lübecker in Falsterbo an und erlangte später wirklich dort eine Stätte.[4]) Aber auch an anderen Orten Dänemarks hob sich um die Mitte des Jahrhunderts der Heringsfang, so bei Nakskov auf der Insel Lolland am großen Belt, Lollands Ellbogen, wie die Örtlichkeit der Fischerläger bezeichnet wird. Auch die hansischen Händler waren sofort am Platz. König Christian verbot ihnen 1455 den Detailhandel dort.[5])

Auf der Grundlage eines immer bedeutender werdenden, obzwar uralten Heringsfangs im Limfjord machte um dieselbe Zeit unter den dänischen Städten ganz besonders der Handel Aalborgs

---

[1]) Für Hertogenbosch: Sassen, Invent. van Hertogenbosch B. S. 57, für Elborg: Slichtenhorst, geldersse geschied. II S. 238, für Zütfen: Hans. UB. VIII S. 68 Anm. 1, n. 90, 628, vgl. 834 u. Anm. 1, S. 567 Anm. 2, IX S. 66 Anm. 2, S. 102 Anm. 2, HR. 2. V n. 260, für Zwolle u. Deventer: Hans. UB. VIII S. 648 Anm. 1, n. 1080.

[2]) Hans. UB. VIII S. 726 Anm. 3, HR. 2. V n. 259, 260.

[3]) Vgl. HR. 2. V n. 244 § 4.

[4]) Hans. UB. VIII n. 628, IX n. 3, VIII n. 956, 1049 § 10, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. CXI, XXXVIII ff.; für Stettin insbesondere vgl. Blümcke, Stettins hans. Stellung u. Heringshandel in Schonen S. 47; eine Mote von Dragör von 1470 in einer Stettiner Überlieferung vgl. Schäfer i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1888 S. 173 ff. Vgl. Band I S. 150.

[5]) Christensen, Unionskongerne, S. 426, vgl. Lüb. UB. VIII n. 733: Schonenreise der Rostocker nach Lollandsellbogen HR. 2. V n. 787.

bedeutende Fortschritte. Sein Hering ging nach Lübeck, Livland, Danzig. Von 36 aus Dänemark, ausschließlich Schonens und Bornholms, nach Danzig in den Jahren 1474—1476 einlaufenden Schiffen kamen 30 aus Aalborg mit zusammen 579 Last Hering.[1]) Auch die Produkte der jütischen Landwirtschaft wurden exportiert. Mit Bergen standen die Aalborger in Handelsverkehr, in besonders lebhaftem mit Lübeck. Andererseits nahm der Verkehr der Fremden, namentlich der Lübecker nach Aalborg zu. Das Privileg König Christians für Aalborg 1449 beschäftigte sich größtenteils mit der Regelung desselben und beschränkte ihn in manchen Richtungen zum Vorteil der Bürger.[2])

Des Königs Stellung zwischen dem Fremdenhandel und den Wünschen seiner städtischen Untertanen nach Beschränkung desselben war jedoch schwankend. Als er 1455 die Freiheiten Kopenhagens bestätigte, tat er es mit der ausdrücklichen Begründung, damit die Fremden sich keine Übergriffe über dieselben erlaubten. Aber noch ein Jahr zuvor hatte er die Kompagnie der deutschen Kaufleute daselbst in allen alten Rechten und Gewohnheiten, die jenen in manchen Punkten widerstritten, bestätigt.[3]) Nach 1455 aber zeigte die Fremdenpolitik des Königs unter dem Einfluß der politischen Verhältnisse ein fast ausnahmsloses Entgegenkommen gegen die Hansen.[4])

In besonders gespanntem Verhältnis standen die Hansen zu Malmö. Denn Malmö hatte unbekümmert um die von der Hanse zu Halmstad 1450 und zu Kopenhagen 1462 erhobenen Proteste seine Politik der Beschränkung und finanziellen Nutzbarmachung des deutschen Verkehrs fortgesetzt. Durch einen Erlaß des Königs 1463

[1]) Lauffer, Danzigs Handel und Warenverkehr i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. 33 S. 13, 19. Der hier S. 7 genannte und an der heutigen russischen Küste vermutete Hafen Koke könnte Kjögo auf Seeland sein. Zum Heringsexport aus Aalborg vgl. i. allgem. Livl. UB. IX n. 995, HR. 2. III n. 13, 599, 600, IV n. 196 § 25, 568 § 6, VI n. 251 § 2, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 88, Lüb. UB. X n. 77, 664, HR. 3. I n. 298 § 5, 7, 303 § 30, Hans. UB. VIII u. IX Register.

[2]) Christensen, a. a. O., S. 426 f., bes. S. 427 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 346, vgl. Christensen a. a. O. S. 426.

[4]) Für Stettin 1454 u. 1455 Hans. UB. VIII S. 230 Anm. 2, n. 416, für Greifswald 1456 das. n. 494, für Kiel 1458 das. n. 740, für die Rostocker in Lödöse analog den Freiheiten des hansischen Kaufmanns in Stockholm das. n. 951. Über die Verhältnisse in Bergen, Opslo, Tunsberg vgl. oben S. 151 f.

war es darin noch bestärkt worden. Selbst eigener Haushalt und Winterlage sollten den Fremden nicht mehr gestattet sein. Es handelte sich auch hier zum guten Teil um die Auffrischung älterer Privilegien, auch bezüglich der von den Hansen beanstandeten Abgabe des zehnten Teils vom Nachlaß verstorbener fremder Kaufleute. Der Streit zwischen den hansischen Vorrechten und den Privilegien der nordischen Städte blieb jedoch unerledigt auf der ganzen Linie, d. h. im Grunde behauptete die Hanse dank dem nur theoretischen Eintreten des Königs für die Forderungen seiner Untertanen ihre Vorrechte.[1]) Die zunehmenden Angriffe dieser, die seit etwa der Mitte des Jahrhunderts in den dänischen und norwegischen Städten zu beobachten sind, zeigen eine schon von König Erich verfrüht versuchte, nun von innen herauskommende Gegenbewegung gegen die herrschende Stellung des hansischen Händlers. Sie war ein neuer Faktor im Verhältnis der Hanse zu den nordischen Völkern. Von kräftigen und unabhängigen Herrschern konnte sie zu einer gefährlichen Waffe gemacht werden.

Andererseits veränderte sich die Stellung mancher Hansestädte im nordischen Handel. Wie schon bei der Besprechung der preußisch-polnischen Beziehungen hervorgehoben, nahm im 15. Jahrhundert und besonders nach Mitte desselben die Bedeutung Stettins für die Hinterländer Schlesien, Böhmen, Mähren, Ungarn und Polen in erster Linie als Heringslieferant beträchtlich zu.[2]) Ein Anschwellen des Stettiner Handels im schonischen Geschäft ging damit Hand in Hand. Malmö wurde der Hauptstützpunkt desselben. 1452 gestattete Stettin seinen Kaufleuten dort die Stiftung einer eigenen Kompagnie und genehmigte die schon 1448 von ihnen vollzogene Erwerbung eines eigenen Hauses.[3]) 1454 erlangte es vom Dänenkönig die Bestätigung seiner Freiheiten in Malmö. Vergeblich begehrte die Hanse auf Antrieb Lübecks, daß Stettin sich nicht absondere, sondern sich an den alten gemeinsamen Privilegien in betreff der Schonenfahrt genügen lasse.[4]) König Christian nahm 1470 ausdrücklich die Kaufleute und Fischer von Stettin und allen unter

[1]) HR. 2. V n. 243 § 42, 244 § 15, 371, 517, 626, Christensen a. a. O. S. 382 f., vgl. Band I S. 343 u. oben S. 202.

[2]) Vgl. oben S. 193.

[3]) Hans. UB. VIII n. 191, 192, vgl. Blümcke, Stettins hansische Stellung usw. S. 27 ff.

[4]) HR. 2. IV n. 248 § 9, 254, Hans. UB. VIII S. 235 Anm. 2.

ihm belegenen Städten für die Schonenfahrt mit allem Zubehör in seinen Schutz.[1]) Gestützt auf seine Fitten in Falsterbo und Dragör und seine selbständig neben der hansischen stehende Niederlassung in Malmö baute Stettin seine Stellung im Schonenhandel unbeirrt weiter aus.[2])

Eine ähnliche Entwicklung schien die Stellung Rostocks in Opslo und Tunsberg nehmen zu wollen. Rostock war unermüdlich, dieselbe durch immer erneute Privilegienbestätigungen zu sichern. 1456 erreichte es, daß König Christian nicht wie bisher für unbestimmte Fristen, sondern für die Dauer seines Lebens seine Privilegien für Wigen, Opslo und Tunsberg, besonders das Privileg König Christofs von 1447 bestätigte. Die vielumstrittene Freiheit des Gästehandels, der Winterlage, des eigenen Haushalts, des Kleinverkaufs ihrer Waren, der Freiheit des Handels mit den Bauern der Umgegend war Rostocks Bürgern damit gesichert. Es willigte dagegen ein, daß seine Schiffer in beiden Städten einen Pfundzoll entrichteten.[3]) Diese bevorzugte Stellung wußte Rostock, gestützt auf das Wohlwollen des Königs, gegen die Angriffe Opslos und Tunsbergs zu behaupten.[4]) Der Eifer jedoch, mit dem Rostock seine gesonderte Stellung an beiden Plätzen zu sichern und zu fördern wußte, erweckte Mißtrauen bei den anderen Hansestädten. Es wurde der Argwohn laut, Rostock wolle den Handelsverkehr der anderen Hansen dort überhaupt unterdrücken. Jedoch die Rostocker erklärten dazu 1474, ihretwegen könne in Opslo und Tunsberg einkehren und Handel treiben, wer wolle.[5])

Was die wendischen Städte dort von den Rostockern befürchteten, in Malmö an den Stettinern erlebten, dazu nötigte ihre eigene Politik in Bergen die Süderseer. Sie wollten den Bergenhandel vollständig monopolisieren. Sie konnten ihr Vorgehen durch die Verbindung des süderseeischen mit dem allerorten von ihnen bekämpften holländischen Handel und durch den Ungehorsam der Süderseer gegen verschiedene Verkehrsordonnanzen der Hanse in Bergen recht-

[1]) HR. 2. V n. 121 § 19, 131, 243 § 6, VI n. 184 § 35, 185 § 36, 250 § 4, 251 § 12, 252 § 12, 330 § 11, Hans. UB. IX n. 732.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 68, 365, 389 §§ 22, 84.

[3]) Hans. UB. VIII n. 448.

[4]) Hans. UB. VIII n. 666, IX n. 647 u. Anm. 2, S. 544 Anm. 2, HR. 2. VI n. 249 § 5 u. Anm. 3, VII S. 420 Anm. 1, HR. 3. I S. 36 Anm. 1.

[5]) HR. 2. VII n. 250 § 15.

fertigen. Die Ordonnanz des Bergener Kontors, die 1458 von den Städten Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund als hansische veröffentlicht wurde, verbot den Süderseern und Holländern ungewöhnlichen Handelsbetrieb in Bergen und im Lande, ermahnte im allgemeinen die Kaufleute, Schiffer und Handwerker zum Gehorsam gegen die Satzungen des Kontors, erneuerte die hansische Ordonnanz von 1412, bekräftigte und erweiterte aber vor allem die Stapelstellung der die Ordonnanz erlassenden Städte: Wer Mehl, Malz und Bier nach Bergen einführte, mußte den Rückweg mit den dafür eingehandelten Waren nach den vier Städten nehmen.[1])

Hatten die Süderseer gegen die Stapelordonnanz von 1446 energisch protestiert, so beruhigten sie sich auch bei dieser nicht. Aber das Kontor handhabte gegen sie die hansischen Satzungen mit großer Schärfe. Ihre Handelsgemeinschaft mit Holländern, ihren direkten Verkehr mit den Norderfahrern wollte es vor allem unterdrücken. Nur bei den wendischen Kaufleuten in Bergen sollten sie ihren Fischbedarf einkaufen.[2]) Infolgedessen betrieben die Süderseer den Handel außerhalb der Kontrolle des Kontors am Strande oder bei Nacht. Auch um den Stapel der wendischen Städte kümmerten sie sich nicht. Aber groß kann ihr Stockfischexport ins Rheingebiet nicht gewesen sein. Denn wenn die oberrheinischen Städte über schlechte Stockfischlieferungen zu klagen hatten, war es stets Lübeck und nicht Köln, an das sie sich wandten.

Aber die Süderseer sonderten sich überhaupt vom Kontor ab, konstituierten sich als eigene Genossenschaft mit eigenem Ältermann, den sie sich von der Hanse vergeblich immer gewünscht hatten, führten Brüche und Schoß nicht mehr an das Kontor ab u. a.[3]) Endlich klagte 1476 das Kontor den Hansestädten, daß die Haltung der Süderseer seinen Ruin herbeiführen müsse. Diese hoben dagegen hervor, daß sie sich aus dem Bergenhandel nicht verdrängen lassen wollten u. a. Der Hansetag zu Bremen erzielte im September 1476 durch den Spruch der vier von ihm damit beauftragten Städte Lübeck, Stade, Hamburg und Magdeburg endlich einen Vergleich,[4]) der auf den ersten Blick ganz entgegenkommend

---

[1]) HR. 2. IV n. 585—587; vgl. Band I S. 153, 336.

[2]) HR. 2. VII n. 388, VI n. 186, 189 § 1 ff., vgl. auch Hans. UB. IX n. 523 § 5.

[3]) HR. 2. VI n. 188, bes. § 4, 189 § 4, 187, bes. § 8.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 138—140, 158—160, 163, 164, n. 342, 343, S. 603 Anm. 1, S. 644 Anm. 2, n. 389 §§ 31, 85; n. 391, 393, 394.

gegen die Süderseer schien. Mit Norderfahrern durften sie direkten Handel treiben, wenn diese nicht Schuldner anderer hansischer Kaufleute waren. Indessen bei der Form des Handels zwischen ihnen und den wendischen Kaufleuten waren sie dies wohl regelmäßig.[1]) Dem Kontor wurde die Kontrolle über alle Veränderungen im Häuserbesitz an der deutschen Brücke zu Bergen zugesprochen. Veräußerungen sollten überhaupt nur an das Kontor erfolgen. Dieses war dadurch instand gesetzt, mit voller Entschiedenheit Nichthansen und andere ihm mißliebige Elemente von dieser örtlichen Grundlage seiner Stellung und Tätigkeit fernzuhalten. Im Prinzip gestand der Vergleich den Süderseern dieselben Rechte wie den anderen Hansen zu. Auch der Ältermann sollte aus ihrer Mitte genommen werden können. Praktisch aber wurden sie in diesem Punkt natürlich stets von der starken wendischen Kaufmannschaft majorisiert. Ihr Wunsch, innerhalb des Kontors einen ihrer Bedeutung entsprechenden Anteil an der Politik und Verwaltung desselben zu erhalten, blieb also unerfüllt. Der Stapelzwang der wendischen Städte für den Bergenhandel wurde nicht beseitigt.

Die wendische Kaufmannschaft in Bergen behielt die feindliche Haltung gegen den Handelsbetrieb der Süderseer bei. Nach dem schweren Brande, der in der Nacht zum 10. September 1476 die deutsche Brücke in Asche legte, benutzte das Kontor die günstige Gelegenheit und verbot den Süderseern den Wiederaufbau ihrer Häuser, deren Besitz es schon wiederholt anzutasten versucht hatte.[2]) So bestand der Gegensatz zwischen beiden Gruppen im Bergenhandel fort.

Aber auch den anderen Hansen ließ die wendische Kaufmannschaft nicht nach, den Verkehr zu erschweren. Sie wichen immer vollständiger aus demselben zurück. Danzig begehrte 1465 und wiederholt später von der Hanse, daß die Seinen in Bergen nicht in den Rechten verkürzt würden, die die anderen Hansen dort genössen. Außer Danzig hatte damals — abgesehen von den Süderseern — nur noch Bremen am Bergenhandel Interesse. Die schlechtere Behandlung der nichtwendischen Händler in Bergen

---

[1]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XVI.

[2]) HR. 2. VII n. 415—417, HR. 3. I n. 104 § 3, Lüb. Chronik, hg. von Grautoff, II S. 381 f., Chronik Gerens bei Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 368.

durch das Kontor aber hatte zur Folge, daß auch Norwegen ihnen nicht mehr dieselben Rechte wie den wendischen Kaufleuten zugestehen wollte.[1])

Unter den vier wendischen Städten, die seit der Verordnung von 1458 als die alleinherrschenden in Bergen erscheinen, war der Anteil Lübecks am Handel immer beträchtlicher geworden. Und Lübeck suchte daraus auch in organisatorischer Hinsicht weitere Konsequenzen zu ziehen. 1462 erließ das Kontor unter Berücksichtigung der Unsicherheit des Seeverkehrs die Verfügung, daß alle in den wendischen Städten nach Bergen bestimmten Schiffe in Lübeck befrachtet werden sollten.[2]) Die Verordnung arbeitete dem Wunsch Lübecks nach einem Monopol für den Verkehr mit Bergen in die Hände. Die Befrachtung aller Schiffe wurde dadurch unter die Kontrolle der Frachtherren gestellt, die Lübeck 1455 zur Abfertigung der nach Bergen bestimmten Schiffe eingesetzt hatte. Sofort lehnten sich die anderen drei Städte, voran Wismar, gegen diese Ordonnanz des Kontors auf und verlangten auch von Lübeck die Ablehnung derselben. Das Kontor berief sich auf die von der Hanse und den vier Städten ihm erteilte Vollmacht zum Erlaß von Statuten.[3]) Die Wismarer Schiffe, die der Ordonnanz zum Trotz nach Bergen segelten, konnten dort keine Rückfracht erhalten und mußten mit Ballast heimkehren. Wismar machte, mit Recht offenbar, die Lübecker Bergenfahrer hierfür wie für die Ordonnanz überhaupt verantwortlich. Lübeck verhielt sich abwartend; es wollte einerseits ein Zerwürfnis vermeiden, andererseits seinen Bergenfahrern möglichst nützen. Wismar unterwarf sich, da Lübeck es in seinem Streit mit König Christian im Stich ließ, 1467 einem vom Kontor schon früher vorgeschlagenen, von ihm aber als nicht unparteiisch abgelehnten Schiedsgerichte der Städte Lübeck, Hamburg und Lüneburg. Dieses bestimmte bezüglich der Hauptstreitfrage, daß in Wismar keine höheren Schiffsfrachten nach Bergen als in Lübeck gezahlt werden dürften, und daß es den Wismarer Schiffen unbenommen sein sollte, sich auch in Lübeck befrachten zu lassen.[4]) Diese Entscheidung, der beide Teile sich

---

[1]) HR. 2. V n. 700 § 7, HR. 3. I n. 184, Hans. UB. VIII n. 1245. Vgl. auch Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. XVIIIf.

[2]) HR. 2. V n. 197.

[3]) HR. 2. V n. 198—202 (n. 199 gedr. Hans. UB. VIII n. 1127).

[4]) Hans. UB. IX n. 385, vgl. HR. 2. V n. 332—345.

fügten, ebnete also den Lübecker Bergenfahrern nicht unwesentlich den Weg zu dem Ziel, das von dem Kontor unter ihrem Einfluß 1462 aufgestellt war. Tatsächlich war die Lage später so, daß ihre Frachtherren ein Aufsichtsrecht über die Befrachtung der nach Bergen bestimmten Schiffe auch in den Nachbarstädten ausübten.[1])

Vielfach hatten die oberrheinischen Städte sich über Betrügereien in der Vermengung der Fischsorten in den Ballen beklagt. 1476 nahm sich die Hanse endlich dieser Klagen ernstlich an. Sie verlangte vom Kontor strenge Kontrolle über die von den Norderfahrern vorgenommene Sortierung der Fische, verbot den Kauf unsortierter Haufen überhaupt, traf Bestimmungen über das Gewicht der Ballen der verschiedenen Sorten und verordnete in jeder Stadt, wo Stockfisch eingeführt wurde, die Einsetzung von vier Sachverständigen zur Prüfung desselben.[2])

Das politische Verhältnis der Hanse zum nordischen Herrscher und zu Norwegen insbesondere gestattete in diesen Jahrzehnten der Hanse, ihre Stellung in Bergen ungestört weiter auszubauen und vollständig zu befestigen.

War schon die schwere Gewalttat der Hansen in Bergen 1455 ungesühnt geblieben, so zeigte ein ähnlicher Vorfall acht Jahre später den König in unvermindert starker Abhängigkeit von den Städten. Im Sommer 1463 fielen in Dragör zur Fischereizeit die Deutschen auf das übrigens falsche Gerücht hin, daß die Dänen neun Hansen über Bord geworfen hätten, über die Dänen, meist Leute aus Kopenhagen, Landskrona, Malmö, her, erschlugen verschiedene, verwundeten viele. In Skanör und Falsterbo kam es daraufhin zu feindseliger Zusammenrottung der zahlreich versammelten Deutschen und Dänen. Nur mit Mühe gelang es den königlichen und hansischen Vögten, die Erregung zu dämpfen.[3])

---

[1]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. XXII u. Anm. 4. Auch die Abtragung der Kosten des Neubaus des Schüttings der Bergenfahrer in der Beckergrube zu Lübeck durch eine am Kontor allen Kaufleuten für die nächsten zehn Jahre auferlegte Abgabe beweist die herrschende Stellung der Lübecker Bergenfahrer, vgl. das. Chronik Gerens S. 358, S. CXIX, S. 239.

[2]) HR. 2. VII n. 338 §§ 141, 159, 160, n. 368, 389 § 112, HR. 3. I n. 38.

[3]) Der lübische Vogt Henning Dethardes spricht von über 20000 Menschen, HR. 2. V n. 369, HR. 3. I n. 57 § 6. Schäfer, Hans. Gesch. Qu. IV S. XLf. sucht wahrscheinlich zu machen, daß diese Zahl keine Übertreibung. Indessen

Es war abermals ein arger Bruch des Landfriedens durch die Hansen. Jedoch diese befriedigten die Ansprüche der Geschädigten durch die Zahlung von 400 rheinischen Gulden. Den König aber nötigten politische Gründe, seinerseits von ihnen Genugtuung für jetzt nicht zu fordern. Doch blieb die Stimmung der Dänen gegen die Hansen jahrelang haßerfüllt. Jahr für Jahr erwarben die Städte deshalb für die Schonenfahrt ihrer Bürger von der dänischen Regierung Geleit und Schutz.[1])

Aber Mißstimmung und Unruhe wurden auch unter den Dänen erregt durch die um die Mitte der sechziger Jahre wieder einmal eintretende Periode geringer Ergiebigkeit des Heringsfangs, die sie mit dem Wegfall wichtiger Einnahmen bedrohte.[2]) Unter solchen Umständen stieß der König mit dem Plan einer Bierzise von 4 ß. dänisch, womit er die Festsetzung eines Maximalpreises von 18 ß. für die Tonne verband, auf den Widerstand seiner Untertanen wie der Hansen. Beide aber machten, jedoch anscheinend mit Unrecht, für die Absicht des Königs Lübeck verantwortlich. Denn sie brachten dieselbe in Zusammenhang mit dem von Lübeck kürzlich zur Verbesserung seines Hafens eingeführten Pfahlgeld, gegen das sie auch sonst als Belastung des Seehandels scharfen Einspruch erhoben. Aber Lübeck hielt an diesem fest. Das Opfer mußte schließlich der König bringen, der durch die Zise seine Geldverlegenheit sich etwas zu erleichtern gehofft hatte. Als die Hansen auf Schonen den dänischen Vögten 1466 rundweg die Zahlung der Zise verweigerten und Lübeck Verzichtleistung auf dieselbe begehrte, gab er nach und vertagte die Ausführung des Planes.[3])

Es geht aus allen Beziehungen zwischen dem König und den Hansestädten in dieser Zeit unverkennbar hervor, daß er immer größere Nachgiebigkeit gegen ihre Wünsche bewies. Er bedurfte ihrer Freundschaft, wollte er die beiden Hauptrichtungen seiner Politik erfolgreich durchführen.

---

dürfte zu berücksichtigen sein, daß die Anzahl der in Falsterbo sich aufhaltenden Kaufleute und Fischer aus sechs Hansestädten 1494 nur 202 betrug, darunter 55 Lübecker, das. S. 109. Zur Frequenz durch die Lübecker vgl. auch hier Band I S 207 Anm. 2: König Erich nimmt 1415 auf Schonen 40 Lübecker gefangen.

[1]) HR. 2. V n. 370, 515, 518, 519, 524, 525, 607, 624, 625, 627—632, 784—787, 806, Hans. UB. IX n. 283.

[2]) HR. 2. V n. 787, 805, 806, VI n. 185 § 8, 251 § 8, 252 § 3.

[3]) HR. 2. V n. 791—793, 801, 804—806, Hans. UB. IX n. 301.

14*

Denn in erster Linie nahm seine neue Erwerbung Schleswig-Holstein immer vollständiger die Kräfte und Aufmerksamkeit des Königs in Anspruch. Er hatte 1460 die Erbansprüche seiner beiden jüngeren Brüder Gerd und Moritz abgefunden außer durch Überlassung seines Anteils in Oldenburg durch das Gelöbnis einer Zahlung von je 40000 rheinischen Gulden. Den Schauenburgern hatte er 43000 rheinische Gulden zugestanden. Die letzteren waren bis Ende 1463 abbezahlt, jene Summen fast zur Hälfte. Aber der König war nicht entfernt im Besitz des Geldes gewesen. Zum größeren Teil hatte es der reiche Adel der Herzogtümer für ihn aufgebracht, der ihn zum Herrn hatte haben wollen, der König aber dafür ihm Burgen, Städte und Landschaften zum Pfand setzen müssen. Einiges Geld wurde vom König auch bei Lübeck und Hamburg angeliehen. Außerdem suchte er durch schwere Schatzungen, die er seinen Reichen zumutete, Mittel flüssig zu machen.[1]) Es waren alles in allem sehr bedenkliche Maßnahmen.

Schon 1463 kam es in den schwedischen Uplanden zum Aufstand gegen den Steuerdruck. Im Frühjahr 1464 standen andere Teile Schwedens in Waffen. Im April erlitt der König bei Westerås durch den Bischof von Linköping, Kettil Karlson Wasa, und Sten Sture eine schwere Niederlage. Als seine Gesandten sich in Preußen befanden, um an der von Lübeck eingeleiteten Friedensvermittlung teilzunehmen,[2]) wurde er in Stockholm belagert. Diese aber sollten vor allem verhindern, daß Danzig Karl Knutson Vorschub leistete zur Wiedererlangung des schwedischen Thrones. Danzig jedoch, das bisher den Dänenkönig durch diesen in Schach gehalten hatte, unterstützte und förderte Karl auch jetzt, als das schwedische Volk ihn wieder auf den Thron berief. Vor seiner Abreise verhandelte er in Danzig mit den wendischen und livländischen Boten, um sich ihrer Neutralität in dem bevorstehenden Kampf mit Christian zu versichern, und versprach ihnen bereitwillig die Beobachtung der hansischen Privilegien.[3]) Am 9. August 1464 langte er vor Stockholm an. Stadt und Burg, die Christian inzwischen geräumt hatte, kapitulierten schnell. Aber das neue Königtum Karls war nur von

[1]) Vgl. jetzt Arup, den finansielle side af erhvervelsen af hertugdömmerne, i. Dansk hist. Tidsskrift 7. R. IV S. 317ff.

[2]) Vgl. oben S. 190.

[3]) HR. 2. V n. 502 u. Anm. 1, n. 443 §§ 153, 154. Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 391.

kurzer Dauer. Schon im Januar 1465 machte sich die schwedische Aristokratie selbst zum Herrn, verwies Karl nach Finnland, schloß sich aber auch dem Dänenkönig nicht wieder an.

Dieser war nicht imstande, die innere Uneinigkeit Schwedens auszunutzen. Denn inzwischen war die Auszahlung der Gelder an seinen Bruder Gerd, der auch das Interesse der Kinder seines 1464 verstorbenen Bruders Moritz vertrat, ins Stocken geraten. Gerd erschien im Frühjahr 1465 in den Herzogtümern, suchte den Adel gegen seinen Bruder aufzuwiegeln, gewann auch einen Teil desselben für sich. Der König verhandelte im Mai 1465 mit ihm in Kiel. Lübeck, Hamburg und Lüneburg nahmen auf seinen Wunsch an den Verhandlungen teil. Er hielt für nötig, die benachbarten Hansestädte zur Sicherung seiner Stellung in den Herzogtümern gegen seinen Bruder heranzuziehen. Er war dadurch gezwungen, in immer größerem Maß Rücksicht auf sie zu nehmen. In der schon erwähnten Verständigung mit Bremen, in dem Verzicht auf Genugtuung für den hansischen Friedensbruch auf Dragör, auf die Bierzise, auf die Unterstützung der fremdenfeindlichen Bestrebungen seiner Städte zeigten sich zunächst die Wirkungen der veränderten Lage.

Auch die Städte mußten einer etwaigen Festsetzung Gerds in den Herzogtümern nach allen Proben, die er gegeben, durchaus widerstreben. Lübeck suchte durch eine Tohopesate mit Hamburg und Lüneburg eine festere Verbindung gegen den gemeinsamen Feind herzustellen. Sie bezweckte vor allem gegenseitige Hilfeleistung bei einer Blockade der Elbe und Trave. Der König strebte mit ihnen zum Schutz der Herzogtümer in Bündnis zu treten. Aber der Adel, der den Einfluß der Städte möglichst fernzuhalten wünschte, brachte die Absicht zu Fall. Der König mußte unter den vorliegenden Umständen dem Adel ganz besonders zu Willen sein. Auch der Beitritt Lüneburgs zu der geplanten städtischen Tohopesate, von der Rostock und Stralsund wegen ihrer Entfernung und eigener Sorgen, Wismar wegen seines schlechten Verhältnisses zum Dänenkönig sich fernhielten, unterblieb. Nur von Hamburg und Lübeck wurde sie am 13. Januar 1466 zu gegenseitigem Schutz ihrer Interessen, Rechte, Besitztümer zu Wasser und zu Lande gegen Gewalt abgeschlossen.[1])

---

[1]) Vgl. Hans. UB. IX n. 185, 205, 207, 208 u. Anm. 3, 215, 217 219 221, 227, 232, 237, 265.

Schon aber hatten beide Städte vom König wertvolle Vergünstigungen voraus erhalten. Fehmarn leistete Lübeck für die Zeit des Pfandbesitzes die bisher vom König nicht genehmigte Huldigung. Der Hafen von Neustadt in Holstein wurde Lübeck für vier Jahre als Flottenstation für beliebig viele Schiffe eingeräumt. Es war der einzige Punkt im Bereich der Lübecker Bucht zwischen Fehmarn und dem Wismarer Tief, an dem ein Feind Lübecks sich hätte festsetzen, seinen Seehandel stören, die Trave blockieren können. Hamburg wurde das Schloß Steinburg an der Stör übergeben, von wo aus es den Getreideexport aus Holstein kontrollieren konnte. Die Gegengabe beider Städte war die Darleihung beträchtlicher Summen an den König.[1])

Im Sommer 1466 besetzte Gerd plötzlich Rendsburg und besaß nun mitten im Lande einen festen Stützpunkt und einen Sammelplatz für seinen Anhang. Der König war in ärgster Verlegenheit. Die Stimmung weiter Kreise in den Herzogtümern hatte er sich durch eine seiner Wahlkapitulation widerstreitende Schatzung und durch die zunehmende Einmischung der Städte in ihre politischen Angelegenheiten entfremdet. Die Hilfe der Städte aber war nur gegen hohen Preis zu erlangen. Da änderte er seine Absichten. Im Dezember 1466 vertrug er sich mit seinem Bruder, machte ihn zu seinem Statthalter in den Fürstentümern, erteilte ihm das Recht, verpfändete Schlösser und Lehen nach Belieben einzulösen. Es war ein Akt augenblicklicher Ratlosigkeit, nur auf das Nächstliegende berechnet, Gerd und den Adel zu entzweien. Gerd machte von seinem Recht sofort Gebrauch. Durch Geld und Gewalt brachte er andere Schlösser an sich. Er wußte die Bauern auf seine Seite zu ziehen, suchte die Geistlichkeit zu gewinnen, verstärkte seine Partei unter dem Adel. Und mit Drohungen verlangte er von seinem Bruder die Fortsetzung der Zahlungen.[2])

Der König mußte schnell einsehen, daß seine Verständigung mit Gerd das Übel nur vergrößert hatte. Auch die Städte hatte er dadurch vor den Kopf gestoßen. Zwischen ihnen und dem von Gerd bedrängten Adel trat eine Annäherung ein. Bei ihnen mußte

[1]) Auch Bürger Hamburgs liehen dem König gegen Pfandsetzung mehrerer Ortschaften Geld, HR. 2. V n. 636 u. Anm. 1, Hans. UB. IX n. 214, Lüb. UB. X n. 650 § 3, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 408 ff.

[2]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 305 f., 308 f., auch 315 ff.

der König nun doch Rückhalt suchen. Auch die Entwicklung, welche die Dinge in Schweden nahmen, nötigte ihn dazu. Das mächtige Geschlecht der Axelson, das auch in Dänemark reich begütert war und bedeutenden Anhang und Familienverbindungen besaß, wechselte die Partei. Ivar Axelson, der nach dem Tode seines Bruders Olaf 1464 als dänischer Hauptmann in Gotland dessen Stelle eingenommen hatte, trat in hochverräterische Verbindung mit Karl Knutson und seiner Partei. Sein Bruder Erich wurde im Oktober 1466 Reichsvorsteher in Schweden. Vermöge ihrer großen Macht in Dänemark waren sie eine direkte Bedrohung für König Christian selbst.[1])

Die Schiffahrt begann schnell die gewöhnlichen Übel des nun wieder ausbrechenden Unfriedens zu spüren. Nur nach Kalmar, Öland und Lödöse, die sich in seinen Händen befanden, gestattete der König im Frühjahr 1467 den Verkehr. Die unmittelbare Folge war, daß Lübeck auf Beschluß seiner Kaufleute die Verschiffung kostbarer Güter nach dem Osten einstellte und von den livländischen Städten das gleiche begehrte. Im Mai versandten dann die Lübecker Nowgorodfahrer in vier Schiffen unter Geleit von 136 Söldnern ihre Güter nach Reval und verlangten die Rücksendung von Waren mit denselben Schiffen und Söldnern.[2])

Der König aber trug Sorge, daß der hansische Verkehr in Dänemark wenigstens keine Beeinträchtigung erfuhr. Er konnte auch dem Wunsche des brandenburgischen Kurfürsten nicht entsprechen und gegen Pommern Partei ergreifen. Stettin und die pommerschen Städte hatten sich weiter seines Wohlwollens zu erfreuen, um so mehr, da auch Lübeck, gereizt durch Verluste der Seinen, z. B. Heinrich Castorps selbst, in der Mark und die Verweigerung von Entschädigungen, für Stettin Partei nahm.[3]) Auch Danzig bewies der König Entgegenkommen, einerseits um ihm keinen Anlaß zu engerer Verbindung mit Karl Knutson zu geben, andererseits um seine gefürchteten ehemaligen Auslieger zum Kampf gegen Schweden zu gewinnen. Danzig verwehrte ihm dies nicht. Im

---

[1]) Styffe, Bidrag III S. CLXXIVff., Christensen a. a. O. S. 420ff., HR. 2. VI n. 24.

[2]) HR. 2. VI n. 26—29 u. Anm. 2, Hans. UB. IX n. 379; vgl. n. 392 u. Anm. 3, 363, S. 224 Anm. 1, n. 377.

[3]) HR. 2. VI n. 35 u. Anm. 2, 36 u. Anm. 1, Hans. UB. IX S. 252 Anm. 3, n. 383 u. Anm. 1, vgl. Stein das. S. 246 Anm. 2, S. 277 Anm. 1; n. 421.

Lauf des Sommers und später traten zahlreiche von diesen in die Dienste des Königs, darunter auch diejenigen, die im Juni 1468 in seinem Auftrag die englischen Schiffe im Sund wegnahmen und dadurch die schwere Verwicklung zwischen der Hanse und England heraufbeschworen.[1])

Aber der Angriff auf Schweden, den der König selbst zu Lande, sein Marschall Klaus Rönnow zur See ausführte, schlug ganz wider Erwarten des Königs fehl.[2]) Volk und Aristokratie Schwedens vereinigten sich nun zur Rückberufung Karl Knutsons aus Finnland auf den Thron. Am 12. November 1467 erschien dieser in Stockholm, um zum drittenmal Schwedenkönig zu sein.[3]) Die politische Lage, in die er eintrat, war diesmal unleugbar günstiger für ihn als früher.

Auch die Machtstellung der wendischen Städte war durch des Königs Niederlage wesentlich verbessert. Als dieser sich mit dringenden Werbungen im Oktober durch Rönnow an sie wandte, begegnete er großer Zurückhaltung.[4]) Beide Kriegführende begehrten von den Ostseestädten die Einstellung des Verkehrs mit dem Gegner. Beide umwarben namentlich Danzig wegen seiner ehemaligen Auslieger und Söldner. Jedoch dieses wollte der Unsicherheit zur See nicht noch weiteren Vorschub leisten. Im Frühjahr 1468 verbot es seinen Bürgern bei Verlust ihres Bürgerrechts und Vermögens, in die Dienste der Kämpfenden zu treten. Ebensowenig beabsichtigte es den Verkehr mit Dänemark oder Schweden einzustellen.[5])

Ein Stillstand, den beide Teile im April 1468 schlossen, endete schon nach wenigen Monaten, nachdem Ausgleichsverhandlungen zu Halmstad im Juli erfolglos verlaufen waren.[6]) Schon vorher hatten dänische Auslieger zwei lübische Kreier mit Osemund und Kupfer, die von Stockholm kamen, weggenommen und der König rundweg Lübeck die Herausgabe des Raubes abgeschlagen.[7]) Da der König

---

[1]) Hans. UB. IX S. 267 Anm. 5, n. 431, HR. 2. VI n. 95, Weinreichs Chronik S. 5. Vgl. oben S. 43.

[2]) Lüb. Chronik II S. 306, HR. 2. VI n. 73.

[3]) HR. 2. VI n. 75 u. Anm. 1, Styffe, Bidrag, III S. CXCIX ff.

[4]) HR. 2. VI n. 76 u. Anm. 1.

[5]) HR. 2. VI n. 107, 108, 128, Hans. UB. IX n. 431, 445, 471.

[6]) HR. 2. VI n. 127 u. Anm. 3, S. 132 Anm. 2, n. 130, 132, 136, 171, von der Ropp das. S. 97, vgl. Styffe, Bidrag, III S. CCV ff.

[7]) HR. 2. VI n. 133, die Spezifikation der Ladungen Hans. UB. IX n. 516,

zum Frühjahr 1469 eifrig für einen neuen Feldzug rüstete, blieben die Besorgnisse der Städte vor einer Beunruhigung der Schiffahrt lebendig. König Christian errang in den ersten Monaten des Jahres auch einige militärische Erfolge. Anfang April 1469 aber teilte er Lübeck plötzlich seine Bereitwilligkeit mit, seine Seewehr um des Kaufmanns willen nicht auslaufen zu lassen, unter der Bedingung, daß Schweden dasselbe tue. Kaum einen Monat später bot er den wendischen Städten das Schiedsrichteramt zwischen sich und seinen Gegnern an. Etwa gleichzeitig taten Karl Knutson und Ivar Axelson dasselbe.[1])

Die dänische Politik saß fest in den Fürstentümern, in Schweden, in ihrem Verhältnis zu den Hansestädten und sonst. Es war die Lage eingetreten, die den König zu vollständiger Unterordnung unter die wendischen Städte nötigte, wollte er das übrige retten. Von beiden Königen umworben, ergriffen die Städte die Initiative. Anfang Mai 1469 schlugen sie auf dem Hansetag zu Lübeck beiden Herrschern Verhandlungen zu Kalmar für Mitte Juli vor. Auf Wunsch Karl Knutsons verschoben sie dieselben dann bis in den September und verlegten sie nach Lübeck selbst. Auch damit erklärte sich König Christian einverstanden. Beide gaben wetteifernd den Städten Versicherungen, daß ihre Auslieger die Schiffahrt nicht belästigen würden. Aber solches war nicht so leicht zu verhindern.[2])

Zugleich hatten die Städte von jenem Hansetag aus in so ernster Sprache, daß die anwesenden Danziger Boten dagegen Einspruch erhoben, vom König die Beobachtung der in zunehmendem Maß verletzten hansischen Rechte in Dänemark begehrt und ernstlich mit dem Abbruch des Verkehrs gedroht. Die Ausführung dieser

---

vgl. n. 524 § 11, 12. Im November scheiterte in den Nylandschen Schären bei Raseborg ein von Lübeck nach Reval bestimmter großer Holk, wobei 180 Menschen, darunter viele lübische Bürger, umkamen und eine überaus mannigfaltige und wertvolle Ladung verloren ging, Lüb. Chron. II S. 317f., die Spezifikation derselben vgl. Hans. UB. IX n. 558.

[1]) HR. 2. VI n. 170—173. Schon 1468 hatte sich Christian zweimal vor den Städten gegen seine Gegner zu Ehre und Recht erboten, vgl. das. n. 77, 137.

[2]) HR. 2. VI n. 185 § 13, 18, 43, 44, 189 § 13, 14, 20, 205ff., 227ff., 235, 237, 238, 270, Hans. UB. IX S. 496 Anm. 5, vgl. Styffe, Bidrag, III S. CCXIIff.

Maßregel würde, da schon 1468 im Norden Teuerung herrschte, die Bevölkerung in große Verlegenheit gebracht haben.[1]) Aber in Kopenhagen, wohin der König die Städte auf Vorschlag Hamburgs beschieden hatte, kamen nicht bloß die hansischen Beschwerden, sondern auch die Angelegenheiten Schleswig-Holsteins im August 1469 zur Verhandlung. Dieser Umstand bewirkte, daß jene sehr schnell ihre Erledigung fanden. Bürgermeister Heinrich Castorp führte das Wort.[2]) Mit Malmö vertrug man sich dahin, daß die Hansen in den Grenzen ihrer Privilegien bleiben, die Stadtbehörden sie in der Wage, den Zöllen u. a. bei dem Herkommen lassen sollten. Der Eingriff des Rats von Kopenhagen, der der dortigen deutschen Kompagnie ohne ihre Zustimmung einen Ältermann gesetzt hatte, wurde gütlich geschlichtet. Der König seinerseits hatte den dringenden Wunsch, daß die Städte ihn mit Schweden versöhnten. Frieden im Rücken und gute Nachbarschaft mit Lübeck waren die Wünsche, für deren Erfüllung er bereit war, Lübeck viel zu opfern.[3]) Die sehr kritisch gewordenen Verhältnisse in den Herzogtümern waren der Grund für den plötzlichen Umschwung in der Politik des Dänenkönigs.

Die Gewalttätigkeiten Gerds hatten endlich 1468/69 die verschiedenen Mächte im Süden der jütischen Halbinsel, den Adel, die Ditmarschen, Lübeck, unter sich und in festen Bündnissen zu gegenseitigem Schutz geeint.[4]) Die Stellung Gerds und die Fortführung der vom König in den Herzogtümern eingeschlagenen Politik waren dadurch überaus zweifelhaft geworden. Die Ritterschaft verlangte vom König die Abberufung Gerds. Verhandlungen zu Segeberg im Juli 1469, zu denen der König seine Gemahlin und etliche Reichsräte gesandt hatte und an denen auch Boten von Hamburg und Lübeck teilnahmen, erzielten keine Vereinigung der Streitenden.

---

[1]) HR. 2. VI n. 208, 252 § 1. Übrigens war auch in Mittel- und Niederdeutschland 1468 die Ernte schlecht geraten und der Getreidepreis gestiegen, vgl. Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 412, Strals. Chron. S. 211, Baier, zwei Strals. Chron. S. 41, Städtechroniken VII S. 410.

[2]) Die Kosten der lübischen Gesandtschaft betrugen die erstaunliche Höhe von 1001 M. lüb., Hans. UB. IX S. 535 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VI n. 249 passim, 250, 254, S. 217 Anm. 1, Hans. UB. IX n. 636, 637.

[4]) Lüb. Chron., h. Grautoff, II S. 318 ff., Waitz, König Christian und sein Bruder Gerd, I. Nordalbing. Stud. V S. 73 f.

Ein neuer Versuch wurde der Versammlung zu Kopenhagen vorbehalten. Bereit zum Losschlagen standen sich Gerd und der Adel gegenüber. Lübeck und Hamburg ermahnten den König, persönlich den heraufziehenden Sturm zu beschwören.[1]) So war die Lage zur Zeit der Kopenhagener Verhandlungen Ende August 1469.

Hier wurden die holsteinischen Angelegenheiten nur unter Hinzuziehung der Boten Lübecks und Hamburgs zum Ärger der anderen verhandelt, endgültige Abmachungen aber dem Erscheinen des Königs in den Herzogtümern selbst vorbehalten.[2]) Am 31. August verpflichtete sich dieser in Kopenhagen den anwesenden Vertretern der schleswig-holsteinischen Ritterschaft gegenüber, baldigst ins Land zu kommen, Gerd zu entfernen, die Regierung selbst zu übernehmen. In seinem Streit mit der Ritterschaft wollte er sich dem Rechtserkenntnis von vier benachbarten Bischöfen sowie Lübecks und Hamburgs unterwerfen. Vor allem hielt er nun für nötig, sich zuvor der guten Meinung dieser beiden Städte zu versichern. Er sagte Lübeck insgeheim zur Beseitigung aller Zwistigkeiten und zur Vergütung alles durch die Dänen erlittenen Schadens die Verpfändung von Kiel zu, sobald er in die Fürstentümer komme. Dafür sollte Lübeck in Verbindung mit seinen Nachbarstädten in bester Weise für die Beilegung der dänisch-schwedischen Feindschaft sorgen. Hamburg erteilte er am 5. September eine Bestätigung seiner Zollfreiheiten in den Fürstentümern.[3])

Bald darauf erschien der König in diesen. Er bestätigte die Privilegien der Ditmarschen, mußte aber auch ihr Bündnis mit der Ritterschaft genehmigen. Um Lübecks tätige Unterstützung zu gewinnen, die Ordnung der Hauptangelegenheit überhaupt in Fluß zu bringen, mußte er dann doch seine geheime Zusage zuvor einlösen. Am 2. Oktober 1469 fand die Übergabe Kiels an Lübeck statt.[4])

---

[1]) HR. 2. VI n. 232, 233, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 320 ff.

[2]) HR. 2. VI n. 249 § 1, 2, 7—9, 26, 27.

[3]) Urk.slg. d. Ges. f. Schlesw.-Holst.-Lauenb. Gesch. IV n. 184; v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 217 Anm. 1, S. 240 Anm. 2, Lüb. Chron., b. Grautoff, II S. 323, Knudsen, Dipl. Christierni I., n. 152; Hans. UB. IX n. 646.

[4]) Knudsen, Dipl. Christierni I., n. 154, 155, Wehrmann, Die Verpfändung Kiels an Lübeck, i. Ztschr. f. lüb. Gesch. II S. 38 ff., Lüb. Chron., b. Grautoff, II S. 323 f., Chronik Gerens, b. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 357, HR. 2. VI S. 240 Anm. 2. Den Schaden, um dessen willen die Verpfändung erfolgte, stellte Lübeck durch Erhebung bei seinen Bürgern auf 26 685 M. lüb. fest.

Der wichtigste Hafen an der holsteinischen Ostküste befand sich in Händen Lübecks. Und Lübeck nutzte die Lage weiter aus. Am 15. Oktober verzichtete der König für alle Zeiten auf alle Ansprüche der Krone an die Hanse wegen des zu Bergen 1455 begangenen Friedensbruchs.[1]) Am selben Tage bewilligte er dem Kontor zu Bergen die gewünschte Beschränkung des Handels seiner holländischen und englischen Konkurrenten, erklärte dieselbe für die Herstellung alter Gewohnheit, betonte aber zugleich, die deutschen Kaufleute dadurch fördern zu wollen. Jene sollten in Norwegen nur zu Bergen verkehren, dort mit nicht mehr als 1—2 Schiffen und nur am Strand Handel treiben, des Kramhandels aber überhaupt sich enthalten.[2])

Dennoch erzielten die Verhandlungen, die im Oktober 1469 wie verabredet in Lübeck zwischen den Schweden und Dänen geführt wurden, kein Ergebnis. Die Städte wollten nur Vermittler, nicht Schiedsrichter sein, nur die Fortdauer des Friedens sichern. Den Dänen gab der Ausbruch eines Aufstands gegen Karl in Schweden, dem König Christian sicher nicht fernstand, hohe Forderungen ein. Jedoch die Absetzung Karls und die Anerkennung Christians wurde von den Schweden aufs bestimmteste abgelehnt.[3])

Die Haltung der Städte war von einer Parteinahme für den Dänenkönig gänzlich freigeblieben. Der König hatte in dieser Richtung umsonst auf sie gehofft. Er sah ein, daß er auch bei der Regelung der Angelegenheiten der Fürstentümer nicht sicher auf sie zählen konnte. Da versuchte er abermals durch Verständigung mit seinem Bruder Herr der Situation zu bleiben. Während der Austrag seines Streits mit der Ritterschaft lediglich vertagt wurde, bestätigte er am 13. November 1469 Gerd als Statthalter und setzte ihm für seine Ansprüche die Fürstentümer zum Pfand.[4])

Lübeck konnte zufrieden sein. Es hatte vom König für sich

---

[1]) HR. 2. VI n. 274, Chronik Gerens, bei Bruns a. a. O., S. 357.

[2]) Hans. UB. IX n. 672, vgl. n. 729 u. Anm. 1, HR. 2. VI n. 432. Chronik Gerens, b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 357. Styffe, Bidrag, III S. CXI übersieht, daß die Verleihung an die Amsterdamer, oben n. 729, keine Vergünstigungen gegenüber n. 672 enthält.

[3]) HR. 2. VI n. 270—273, 276, Hans. UB. IX n. 670, Lüb. Chron. II S. 324, vgl. Styffe a. a. O. III S. CCXXIf.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 240, Waitz, König Christian u. sein Bruder, i. Nordalb. Stud. V S. 77f.

und für den allgemeinen Handel wertvolle Zugeständnisse ohne Gegenleistungen erhalten. Die politische Lage blieb, wie sie gewesen. Der Dänenkönig, Schweden, die schleswig-holsteinische Ritterschaft und Gerd setzten sich gegenseitig matt. Die Städte blieben der ausschlaggebende Faktor. Unter solchen Umständen konnten sie unbeirrt sich gegen England wenden, um die wiederholt vertagte Genugtuung für viele erlittene Gewalt zu erzwingen.

Während die dänischen Parteigänger und König Christian selbst in den ersten Monaten des neuen Jahres in Schweden Niederlagen erlitten, begann sein Bruder in den Herzogtümern ihn aufs schwerste zu bedrohen. Er verlangte, daß sie ihm huldigten; die Bauernschaften namentlich im Westen gingen bereitwillig darauf ein. Noch im Frühjahr 1470 eilte der König ins Land. Als Verhandlungen mit Gerd, zu denen er wieder und wieder Lübeck und Hamburg hinzuzog, nichts fruchteten, mußte er sich entschließen, Gewalt gegen ihn zu gebrauchen. Am 16. Juli ließ er ihn in Segeberg gefangensetzen. Gerd mußte auf Pfand und Stellung verzichten und das Land räumen. Die Urfehde, die er in Segeberg den nordischen Reichen, Holstein, Lübeck und Hamburg geschworen hatte, vergaß er schnell. In Oldenburg zog er alsbald wieder Seeräuber in seine Dienste und sandte sie gegen alle jene aus. Insbesondere die Städte machte er für seine schlechte Behandlung und den Verlust seiner Stellung verantwortlich.[1])

Unter solchen Umständen schlossen gegen Gerd, den gemeinsamen Feind, König Christian als Landesherr von Schleswig und Holstein, beide Landschaften, sowie Lübeck und Hamburg am 11. Oktober 1470 ein Bündnis, die sogen. Segeberger Konkordate, zu gegenseitigem Schutz in allen Rechten und mit ausführlichen Bestimmungen zur Sicherung des Landfriedens. Ausgeschlossen wurde von seiten des Königs Unterstützung der Städte gegen die westlichen Mächte, von seiten der Städte Unterstützung des Königs in den inneren nordischen Händeln. Eine Tohopesate mit den sächsischen Städten, die Lübeck und Hamburg bald darnach herzustellen versuchten, um durch sie die benachbarten Fürsten gegebenenfalls von einer Unterstützung Gerds abzuhalten, kam nicht zur Ausführung.[2])

---

[1]) HR. 2. VI n. 395—399, 401, 402, 406, v. d. Ropp das. S. 382 Anm. 3, Lüb. Chron. II S. 332.

[2]) HR. 2. VI n. 374, Hans. UB. IX n. 768.

Andererseits war die unmittelbare Folge des Segeberger Bündnisses, daß die Städte drohenden inneren Wirren in den Herzogtümern vorbeugten. Ihr und des Königs Interesse gingen hier Hand in Hand. Nachdem sie zuvor schon die Eiderfriesen durch Vorstellungen von einer Parteinahme für Gerd abgehalten hatten, zwangen sie, Hamburg mit tausend Mann zu Schiff, Lübeck mit vierhundert Schützen, die reiche und trotzige Marschbevölkerung in der Umgegend von Itzehoe zur Unterwerfung unter den König. Sie hofften, ihn sich dadurch zu Dank verpflichtet zu haben, „men", meint die lübische Chronik, „der woldad ward darna gedacht alse der struss denkt syner eyer."[1])

Die fortdauernd feindselige Haltung Gerds bewirkte, daß der König und die Ritterschaft der Herzogtümer mit Lübeck und Hamburg am 10. März 1471 sogar ein kriegerisches Vorgehen gegen ihn vereinbarten. Die beiden Städte wollten die Abwehr von Angriffen Gerds, auch wenn sie des Königs Ländern galten, übernehmen, der König ein Drittel der Kosten tragen.[2]) Daß Gerd sich im Sommer in einen Streit mit Bischof Heinrich von Münster verwickelte, auch in andere Fragen niederdeutscher fürstlicher Territorialpolitik sich einmischte, kam den Städten gelegen. Mit beträchtlichem Aufwand bekämpften sie seine friesischen Seeräuber und schirmten sie ihren Verkehr nach dem Westen. Aber einen positiven Erfolg erzielte ihre Unternehmung nicht. Die Feindseligkeiten Gerds dauerten fort.[3])

Die Vorgänge im Südwesten seines Reichs hatten 1469 und 1470 die Aufmerksamkeit des Dänenkönigs gänzlich in Anspruch genommen. Inzwischen war am 15. Mai 1470 Karl Knutson nach wechselvollen Schicksalen gestorben. Sein Neffe Sten Sture hatte als Reichsvorsteher sein Erbe angetreten. Als der König im Winter Holstein endlich verlassen konnte, hoffte er die Zeit gekommen, um gegen Schweden Entscheidendes zu unternehmen. Aber er bedurfte dazu des guten Willens der Städte und erkaufte ihn nur durch neue Vergünstigungen. Am 27. März 1471 erneuerte und verschärfte

[1]) Lüb. Chron. II S. 330 f., die Nachweise über obige Vorgänge vgl. sonst bei v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 382 Anm. 2.

[2]) HR. 2. VI n. 427—429.

[3]) Aufwand Hamburgs etwa 4700 M., zehn wohlbemannte Schiffe nach Tratziger, Chronika, S. 210, vgl. HR. 2. VI S. 398 u. Anm. 4—6, n. 503, 505 § 16, 582, Lüb. Chron. II S. 342.

er in Lübeck seine Verfügung gegen den Handelsbetrieb der Nichthansen in Bergen.[1]) Gleichzeitig verbot er den Holländern die Durchfuhr von Baiensalz durch die dänischen Wasserstraßen, aber auch den Hansen, wenn sie es in holländische Schiffe verfrachteten. Erinnert man sich der Bedeutung des Baiensalzes für die holländische Reederei, so erhellt die Bedeutung und Tragweite dieses Erlasses.[2]) Die Holländer mußten Handel und Frachtgeschäft mit dem Baiensalz nach den Häfen der Ostsee den Hansen überlassen. Wenn sie es nach Hamburg brachten, ging es auch dort in die Hände der wendischen Kaufmannschaft über. Die Verfügung des Königs kam einer Ausschließung der Holländer von der Ostsee nahezu gleich. Die nächste Folge war, daß das Salz Lüneburgs wieder eine größere Bedeutung für die Versorgung des Ostens und Nordens erlangte.

Die Gegenleistung der Städte an den König bestand anscheinend darin, daß sie stillschweigend den Handel nach Schweden einstellten. Lübeck gestattete ihm unter der Hand die Anwerbung von hundert Schiffsleuten und die Ausrüstung von Schiffen in seinem Hafen gegen Schweden.[3]) Bei solcher Verletzung der Neutralität durfte sich Lübeck nicht wundern, daß Schweden zu Gegenmaßregeln griff. Seine Gesandten, die es zur Vermittlung einer Tagfahrt mit dem König mit dessen Bewilligung nach Schweden schickte, wurden unterwegs gefangen und geplündert. Genugtuung wurde von Schweden verweigert. Sechs nach Lübeck bestimmte Schiffe ließ Sten Sture arrestieren. Jene Boten erwirkten zwar die Freigabe derselben, aber die Schweden zeigten ihnen im übrigen deutlich, daß sie Lübecks Vermittlung nicht wünschten. Sie setzten sich mit Dänemark direkt in Verbindung und Lübeck verzichtete auf die Teilnahme an weiteren Verhandlungen der Gegner,[4]) die der König übrigens nur begann, um seine Rüstungen inzwischen zu vervollständigen.

Am 18. Juli 1471 erschien er mit einer Flotte von etwa siebzig Schiffen und fünftausend Mann Kriegsvolk an Bord vor Stockholm und bezog beim Brunkeberg auf Norrmalm ein Lager. Die wendischen Städte versorgten ihn mit Proviant. Er suchte den infolge

[1]) HR. 2. VI n. 432, vgl. n. 355.

[2]) HR. 2. VI n. 389, 430, 445, 514 § 4, 520, 590, 596 § 20, VII n. 39 § 24, 81 § 20.

[3]) von der Ropp i. HR. 2. VI S. 398 Anm. 3, Lüb. Chron. II S. 335.

[4]) HR. 2. VI n. 450—452, Lüb. Chron. II S. 335 f.

der Einstellung ihres Verkehrs in Schweden eintretenden Salzmangel zu benutzen, um durch billige Abgabe von Salz das Landvolk an sich zu locken. In Stockholm regten sich die von ihm erhofften Sympathien nicht. Die Schweden hielten ihn mit Verhandlungen hin, bis Sten Sture ein Heer gesammelt hatte. Am 10. Oktober 1471 erlitt der König von diesem und den Stockholmern nach hartem Kampf am Brunkeberg eine schwere Niederlage.[1])

Es war die größte Schlacht auf schwedischem Boden seit der bei Falköping 1389 geschlagenen. Wie diese war auch sie von den wichtigsten Folgen begleitet. Des Königs schwedische Anhänger waren eingeschüchtert, fielen zum Teil von ihm ab. In Dänemark hörte die Lust zur Fortsetzung des Krieges vollständig auf. Der König gab zwar die Hoffnung lange nicht auf, Schweden wiederzugewinnen, er hat es jedoch nie wieder betreten. Die Städte lehnten Hülfeleistung mit Hinweis auf ihren Krieg gegen England ab. Ein neuer Vermittlungsversuch, den Lübeck und Rostock auf Bitte der Königin im Mai 1472 in dem kürzlich von Sten Sture gewonnenen Kalmar unternahmen, hatte dasselbe Schicksal wie der frühere. Schweden lehnte es ab, mit den Städten über sein Verhältnis zu Dänemark zu verhandeln, und setzte sich mit Dänemark direkt ins Einvernehmen. In den Verhandlungen zu Kalmar im Juli 1472 und im August 1473 einigten sich die Räte beider Reiche über einen Frieden. Der König, dessen Macht durch seine unglückliche äußere Politik zum Vorteil des Reichsrats sich vermindert hatte, mußte den Abmachungen, die ihm sein Verhalten vorschrieben, zustimmen. Und der Friede zwischen beiden Ländern hatte nun für viele Jahre Bestand.[2])

Mit diesem Ergebnis konnten auch die Städte im Hinblick auf ihre Verkehrsinteressen zufrieden sein. Aber der Sieg bewirkte in Schweden energische Schritte zur Emanzipation vom deutschen Einfluß. Die Erbitterung über die letzte Parteinahme der Städte für Dänemark gab dazu den unmittelbaren Anstoß. Bereits vier Tage nach der Schlacht am Brunkeberg wurde vom Reichsrat auf

[1]) Styffe, Bidrag, IV S. XV ff., HR. 2. VI S. 398 Anm. 3, n. 453, Lüb. Chron. II S. 339 f.

[2]) HR. 2. VI n. 514 § 5, 6, 14, S. 529 f., n. 571—573, 622, VII n. 73—75, 181 § 18 u. Anm. 1, Lüb. Chron. S. 347, 355 f. Vgl. Styffe, Bidrag, IV S. XXIX ff.

dringendes Verlangen Stockholms, der anderen Plätze und des Landvolks die Bestimmung des schwedischen Stadtrechts aufgehoben, wonach die Hälfte des Rats der Städte aus Deutschen bestehen mußte.[1]) Jahrhunderte alter Besitz ging dem hansischen Deutschtum dadurch verloren. Der politische Einfluß der deutschen Bevölkerung in der schwedischen Stadtverwaltung war vernichtet und damit auch ihre Nationalität. Es war ein weiterer Schritt zur Bekämpfung des hansischen Einflusses, daß nun auch Schweden die Holländer herbeizuziehen suchte, den Amsterdamern seine Häfen zum Wettbewerb mit der Hanse öffnete.[2]) Auf geistigem Gebiet aber führte dies Streben Schwedens zur Gründung der Universität Upsala 1477. Rostock und Greifswald traten aus der Stellung, die sie bisher für das nordische Geistesleben besessen hatten, zurück, da auch Kopenhagen 1479 eine eigene Universität erhielt.

Von den beiden Fesseln, die Christian bisher an Lübeck gekettet hatten, war 1472/73 die schwedische gerissen. Noch vereinigte sie die gemeinsame Gegnerschaft gegen Gerd. Am 6. April 1472 erneuerten Lübeck und Hamburg ihre gerade ablaufende Tohopesate auf weitere sechs Jahre.[3]) Als Gerd plötzlich im September 1472 im Bund mit den Eiderfriesen die Herzogtümer angriff, nötigte ihn der König zwar noch im selben Monat, zum Teil ehe die Hülfskontingente der Städte zu ihm gestoßen waren, zur schimpflichen Räumung des Landes. Dennoch mußte ihn dieser Angriff auf den Vorteil guter Beziehungen zu den Städten nachdrücklich hinweisen. Als Hamburg aber die Gefahr ausnutzen wollte, um seine Einwilligung zur Zerstörung Husums zu erlangen, wo der Stützpunkt Gerds gewesen, verweigerte der König dieselbe. Nur über die Friesen erging sein Strafgericht.[4])

Noch im März veranlaßten die Städte den König zu einem Verbot des Lüneburger Salzes, als Lüneburg einen ihm vom Kaiser verliehenen Salzzoll zu erheben begann. Die Stadt mußte nachgeben und wenigstens Lübeck und Hamburg Freiheit von dem Zoll einräumen.[5]) Aber nur gegen die wendischen Städte bewies der

[1]) Styffe, Bidrag, IV S. XCIX f., Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidskr. 23 S. 42 ff.

[2]) Vgl. Scheltema, Invent. van Amsterdam, I S. 99, vgl. S. 104.

[3]) HR. 2. VI n. 505 § 15 u. Anm. 5.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 562 f., n. 616—619, Lüb. Chron. II S. 347 ff.

[5]) HR. 2. VI n. 609, 658, 659, 662, S. 597 Anm. 1, Lüb. Chron. II S. 349 ff.

König Nachgiebigkeit. Als Danzig ihn 1472 um die Befreiung der Seinen vom Nobelzoll im Sund ersuchte, erhielt es einen ablehnenden Bescheid. Die Kosten des letzten schwedischen Krieges hatten den König anscheinend veranlaßt, die Abgaben im Sunde zu vermehren. Ein Lastzoll in Höhe von 8 ß. dänisch wurde von allen nichthansischen Schiffen, auch wenn sie hansische Güter, und von den hansischen, wenn sie nichthansische Güter führten, gefordert. Wahrscheinlich ersetzte der König durch diese zollpolitische Maßregel das gegen die Holländer erlassene Baiensalzverbot. Diese neue Abgabe war es, die Danzig beunruhigte, über die auch Kampen wenig später beim König Klage erhob. Der lübischen Handelspolitik, den wendischen Städten überhaupt, konnte sie dagegen im wesentlichen nicht unwillkommen sein. Sie behaupteten ihre Sundzollfreiheit. Der Vorzug ihrer Reederei vor jeder anderen war nunmehr noch größer.[1])

Da fiel nun auch das andere Band hinweg, das den König bisher mit den Städten verknüpft hatte. Im Frühjahr 1473 söhnte er sich mit seinem Bruder Gerd aus, nicht ohne auch hierbei Lübeck noch ein Opfer bringen zu müssen. Gegen Vorstreckung von 4000 M. lüb. setzte er der Stadt die Orte Neustadt, Heiligenhafen und Grotenbrode zum Pfand.[2]) Alle Häfen der Ostküste Holsteins hatte Lübeck nunmehr in seinem Besitz. Seine Machtstellung im Lande war im Lauf der letzten Jahre wesentlich bedeutender geworden, als sie zur Zeit der Schauenburger gewesen. Seine feste Verbindung mit der Ritterschaft und den Ditmarschen ließ der Territorialgewalt des Königs dort nur sehr geringen Spielraum.

Nicht mit frohen Gefühlen konnte der König auf das letzte Jahrzehnt zurückblicken. Im Zusammenhang mit seiner Politik waren die Großen in Schweden, Dänemark, den Herzogtümern beträchtlich gestärkt, war der Einfluß Lübecks und Hamburgs in den Herzogtümern und im Norden sehr vermehrt und ihre kommerzielle Machtstellung noch mehr gekräftigt worden. Nach allen Richtungen sah er sich durch diese Faktoren und seinen Geldmangel

---

[1]) HR. 2. VI n. 620—624, 657, vgl. VII n. 300 § 2, 338 § 70, HR. 3. I n. 259 § 36, 276 § 2, 5.2, 277 § 2, 11. Vgl. Reg. van Charters usw. van Campen I n. 757 S. 239, n. 763 S. 241.

[2]) Waitz, König Christian u. sein Bruder, i. Nordalb. Stud. V S. 100.

— auch eine Folge seiner Politik — beengt und beschränkt. Da ist es denn nicht zu verwundern, daß er, nachdem er in seinen politischen Unternehmungen so gänzlich gescheitert war, nach Unterstützung und Förderung, die er daheim und in der nächsten Nachbarschaft nicht hatte finden können, sich im weiteren Ausland umsah. Es war zunächst das niederdeutsche Fürstentum und sein gewandter und verschlagener Führer Kurfürst Albrecht Achilles von Brandenburg, denen er sich jetzt näherte. Der König knüpfte die größten Hoffnungen an diese Verbindung. Der Krieg gegen Schweden sollte wiederaufgenommen, Lübeck an einer Unterstützung der Schweden verhindert, Gerd unlösbar in die friesische Territorialpolitik verwickelt, ihm selbst die Belehnung mit Ditmarschen durch den Kaiser verschafft werden u. a. Der Kurfürst nährte und förderte diese Hoffnungen. Sie waren für ihn der Köder, an dem er den König in die große Politik, in das politische System gegen Burgund hineinzog, das nach dem Bruch zwischen dem Kaiser und Herzog Karl dem Kühnen im Herbst 1473 sich bildete.[1])

Albrecht Achilles aber war unter den deutschen Fürsten auch der Vorkämpfer der auf die Verringerung der Selbständigkeit der Städte abzielenden Bestrebungen. Solchen trat der König damit ebenfalls näher. Sie fanden bei ihm um so günstigere Aufnahme, je mehr er vorher willig oder widerstrebend unter dem politischen Druck Lübecks gestanden hatte.

Durch eine Reise ins Ausland, die als Wallfahrt nach Rom ausgegeben wurde, es zum Teil auch war, suchte er seine Pläne weiter zu fördern. Am 10. Januar 1474 ritten er und sein Gefolge, schwarzgekleidet, Pilgerstäbe in den Händen, mit kurzem Aufenthalt durch Lübeck. Ein politischer Agent des brandenburgischen Kurfürsten befand sich in seiner Begleitung.[2]) Der Argwohn der Städte gegen die Reise sollte schnell seine Rechtfertigung finden. Mitte Februar erhob in Rothenburg ob der Tauber Kaiser Friedrich III. die Grafschaften Holstein und Stormarn zu einem Herzogtum, vereinigte damit Ditmarschen, obzwar es staatsrechtlich zum Erzbistum Bremen gehörte, und belehnte mit den drei Landschaften den anwesenden Dänenkönig. Er gestattete ihm die Erhöhung der Zölle zu Rends-

---

[1]) HR. 2. VI S. 597 Anm. 3.

[2]) HR. 2. VII n. 67, Lüb. Chron. II S. 357, Chronik Gerens b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 362f.

burg, Plön und Oldesloe. Den wendischen Städten verbot er den Verkehr mit Schweden. Butjadingen und Rüstringen gab er an Gerd. Die Hülfe des einflußreichen Kurfürsten hatte dem König schöne Früchte getragen.[1])

Der König wenigstens glaubte das Wesentlichste durch die kaiserlichen Pergamente schon erreicht zu haben. Er huldigte einer ähnlichen Auffassung, wie sie seinem Vorgänger Erich von Pommern einst verhängnisvoll geworden war. Er übersah allzu sehr den Faktor, der auch jenen um die sicher geglaubte Beute gebracht hatte, Lübeck.

Während Christian in Italien Feste feierte, beeilte sich Lübeck, die nötigen Schritte zur Vereitelung seiner Pläne zu tun. Das Bündnis, das sie gegen Gerd vereinigt hatte, war durch die Aussöhnung des Königs mit diesem gegenstandslos geworden. Der Friede der Hanse mit England war soeben im Februar 1474 geschlossen. Zu Frankreich war schon vorher ein festes Friedensverhältnis von ihr hergestellt. In diesen Richtungen waren die Städte nicht mehr behindert und in Anspruch genommen. Schnell fanden sich die Mächte, die durch des Königs Pläne bedroht waren, im Widerstand gegen ihn und Gerd zusammen, Ditmarschen, die Städte, Bischof Heinrich von Münster in seiner Eigenschaft als Administrator des Erzstifts Bremen, dieses sowie die Stadt Bremen, die Landschaften Rüstringen und Stadland, später auch die Gräfin Theda von Ostfriesland und die Häuptlinge von Jever.

Ihr gemeinsames kriegerisches Vorgehen gegen Gerd erfolgte überraschend schnell und wirkungsvoll unter Leitung des Bischofs Heinrich. Bald war Gerd in Oldenburg eingeschlossen, sein Land erobert.[2]) Weder die Proteste seines Bruders, noch die Drohungen des Kurfürsten Albrecht Achilles vermochten die Städte von der Teilnahme am Kampf abzuhalten. Wirksamer jedoch war das Eingreifen Herzog Karls von Burgund. König Christian blieb trotz des Bündnisses, das er gegen den Herzog mit dem Kaiser am 1. Juli 1474 in Augsburg geschlossen hatte, in guten Beziehungen

[1]) v. d. Ropp, Die Hanse u. der Reichskrieg gegen Burgund, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 49, vgl. ders. i. HR. 2. VI S. 597 Anm. 3, VII S. 386 u. Anm. 1, S. 387 Anm. 2.

[2]) Chronik Gerens bei Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 363, 366 u. Anm. 4, Lüb. Chron. II S. 358ff., HR. 2. VII n. 177, 180, 190—199, S. 388 Anm. 1, 2. Vgl. von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 352.

zu ihm. Die Parteinahme des gefürchteten Nachbarn rettete Gerd. Seine Gegner scheuten sich aus territorialpolitischen, Lübeck aus handelspolitischen Gründen, den Herzog durch Fortsetzung des Kampfes herauszufordern. Der von einer burgundischen Gesandtschaft am 9. Oktober 1474 vermittelte Stillstand wurde zwar später nicht vollzogen, indessen die Fehde ohne energischen Nachdruck fortgeführt.[1])

Inzwischen hatten bereits Lübeck und Hamburg am 27. September 1474 mit Lüneburg ein enges Bündnis auf sechs Jahre zur gemeinsamen Abwehr etwaiger fürstlicher Angriffe eingegangen.[2]) Denn im Zusammenhang mit dem Angriff des burgundischen Herzogs auf das Erzstift Köln wurden die Städte von wachsender Besorgnis vor Anschlägen der Fürsten überhaupt gegen ihre Freiheit erfüllt. Das Verhalten Gerds, sowie der Herzöge Friedrich von Braunschweig-Lüneburg und Magnus von Mecklenburg, die bekannte Abneigung des Kurfürsten Albrecht Achilles, vor allem die Haltung und Tätigkeit des Dänenkönigs rechtfertigten solche Befürchtungen durchaus.

Als König Christian im August 1474 wieder in Holstein erschien in der Absicht, Ditmarschen zu unterwerfen, versagte ihm die Ritterschaft ihre Hülfe. Sie verwies auf die möglichen Verwicklungen mit dem Erzstift Bremen und den Städten Lübeck und Hamburg, die dem Lande daraus erwachsen könnten. Der König mußte unter Vermittlung der schon erwähnten burgundischen Gesandtschaft den Austrag der Angelegenheit vertagen.[3]) Der König hoffte dann, die Gegner seiner Erwerbung mit Hülfe des Herzogs von Burgund in Schach zu halten. Anfang November 1474 trat er unter dem Vorgeben einer Wallfahrt zu den heiligen drei Königen in Köln deswegen eine Reise an den Rhein an. Sein Bruder Gerd, der Ende November mit dem Herzog sogar ein Bündnis zur gemeinschaftlichen Eroberung Ostfrieslands schloß und dazu in seine Dienste trat, sowie andere niederdeutsche Fürsten, darunter besonders heftige Städtefeinde, befanden sich in des Königs Begleitung. Die Städte beobachteten die Fahrt natürlich und sicherlich mit gutem Grunde mit dem größten Mißtrauen.[4])

---

[1]) HR. 2. VII n. 200—207 u. die Anm., vgl. v. d. Ropp, Die Hanse u. der Reichskrieg gegen Burgund i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 52.

[2]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 2.

[3]) HR. 2. VII n. 250 § 16 u. Anm. 2, S. 420 Anm. 2, Lüb. Chron. II S. 361.

[4]) Lüb. Chron. II S. 362 f., HR. 2. VII S. 460 Anm. 2.

Jedoch auch dieser Versuch des Königs war erfolglos. Herzog Karl war durch die Belagerung von Neuß völlig in Anspruch genommen. Die endliche Zusammenziehung des Reichsheeres gegen ihn im Frühjahr 1475 und der Friede zwischen ihm und dem Kaiser am 29. Mai beseitigten die Furcht der Städte, daß die burgundische Macht in Verbindung mit der dänischen und mit niederdeutschen Fürsten die Städte Niederdeutschlands durch Krieg zu knechten suchen würde. Noch vor dem Friedensschluß trat Christian den Rhein hinab die Heimreise an. Von Kampen, Amsterdam und anderen süderseeischen und holländischen Städten lieh er größere Summen und erließ den Ihrigen dafür den neuen Sundzoll. Sein Bruder aber ließ statt der Zahlung seine Pferde in der Herberge zu Köln stehen und wanderte heimlich zu Fuß davon.[1] Als Herzog Karl sich bald darauf in den Krieg mit den Schweizern verwickelte, fand sein Einspruch gegen die Fortsetzung des Kampfes mit Gerd im Frühjahr 1476 bei dessen Gegnern keine Beachtung.[2] Da mußte sich Gerd trotz einer schweren Niederlage, die er einem bremischen Heer beibrachte, zum Frieden bequemen. Der Hansetag zu Bremen im September 1476 machte sich zum Vermittler zwischen ihm und Bischof Heinrich. Am 15. Oktober kam es in Quakenbrück zum allgemeinen Friedensschluß.[3] Gerd, „ein stratenschinder“, welcher „helt nemande geloven, makede mannigen armen menschen“, mußte sich u. a. verpflichten, die Straßen seines Landes künftig für den Kaufmann und Pilger zu sichern, und hielt vorerst Ruhe.[4]

Zu seinem Bruder hatte Gerd seit der verunglückten Rheinreise die innere Fühlung wieder verloren. Aber auch Christian selbst war durch die Ergebnislosigkeit seiner Ausflüge ins Gebiet der

[1]) Chronik Gerens b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 366, HR. 2. VII S. 460 Anm. 2, v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 53ff.

[2]) HR. 2. VII S. 496 Anm. 1, n. 328, 325 § 6, Lüb. Chron. II S. 369.

[3]) HR. 2. VII n. 389 §§ 25—28, 45, 53, 58, 63, 68, 70—72, 88, 97, 98, 397, 418—421 u. Anm. 1, 2; Lüb. Chron. II S. 381, 386ff., v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 354f.

[4]) Münsterische Chronik, HR. 2. VII S. 620 Anm. 4. Endgültig unschädlich gemacht wurde er 1482 durch Bischof Heinrich mit Hülfe Lübecks und Hamburgs; vgl. v. Bippen a. a. O. I S. 355f. Eine ansprechende und gerechte Würdigung dieses interessanten Typus eines fürstlichen Raubritters gibt H. Oncken, Graf Gerd v. Oldenburg, i. Jb. f. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. II S. 15ff.

hohen Politik schwer enttäuscht. Nach wie vor stand Lübeck schützend vor den Ditmarschen und schürte und kräftigte ihren Widerstand und den der holsteinischen Ritterschaft gegen die Absichten des Königs. Mit der ungebrochenen Kraft dieser Bauernschaften, ähnlich derjenigen der Schweizer, rechnete nun die Politik Lübecks, wie sie früher mit dem Gegensatz Holsteins gegen Dänemark gerechnet hatte.[1])

Die zunehmende Erbitterung des Königs auf Lübeck äußerte sich nun in dem Versuch einer schärferen Vertretung der Handelsinteressen seiner Untertanen der Hanse gegenüber. Durch die Verordnung vom 30. September 1475 richtete er einen umfassenden Vorstoß gegen die Stellung des deutschen Handels im Norden. Er hob darin die deutschen Kompagnien in den nordischen Städten auf. Die Fremden sollten in Dänemark nicht mehr überwintern, sollten sich bei den Bürgern in Kost geben, nur mit solchen Handel treiben, keine Handelsgesellschaften mit seinen Untertanen unterhalten. Außerdem griff er auf den 1466 mißglückten Versuch einer Erhöhung seiner Einnahmen zurück und führte die Bierzise abermals ein. Ein Verbot des Verkehrs nach den deutschen Städten sollte wahrscheinlich ebenso wie die Festsetzung eines Maximalpreises von 18 ß. für die Tonne fremden Biers nur verhindern, daß die Nordländer statt der hansischen Händler den Zoll zahlten.[2]) Auch machte er nun von dem ihm vom Kaiser verliehenen Recht Gebrauch und erhöhte den Zoll zu Oldesloe, den Lübeck gepachtet hatte, um Veränderungen desselben vorzubeugen. Im Sund wurden Angehörige wendischer Städte zur Entrichtung des neuen Lastzolls vom Baiensalz genötigt. Mit wachsender Beunruhigung empfanden die wendischen Städte diese Maßregeln.[3]) Weder die Beschwerden des Hansetags im Sommer 1476, noch Verhandlungen Lübecks und Hamburgs mit dem König im November in Ripen hatten Erfolg.[4])

Noch mehr kompliziert wurden die Verhältnisse für die Städte durch den Widerausbruch des Streits zwischen dem Kontor und den deutschen Ämtern in Bergen. Schon 1473 hatte sich das

---

[1]) HR. 2. VII S. 461 Anm. 1, vgl. S. 433 Anm. 2, n. 422 § 1.

[2]) Aarsberetninger fra det kongelige Geheimearchiv V n. 34, HR. 2. VII S. 461 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VII n. 329—331, 338 §§ 18, 70, 71, 136, 235, 389 § 78.

[4]) HR. 2. VII n. 344, 345, 376, S. 663 u. Anm. 4, n. 422.

Kontor bei Lübeck über die aufsässige Haltung der Schuhmacher beschwert, weil sie mit Berufung auf den vom König ihnen 1450 verliehenen Freibrief[1]) die Oberleitung des Kontors ablehnten und mit Erfolg auch die anderen Ämter abwendig zu machen suchten. Ein Schiedsspruch der Städte Lübeck, Hamburg und Lüneburg, der den Ämtern die Beobachtung der alten Verträge mit dem Kontor von 1379 und 1408 auferlegte und den Freibrief von 1450 in den der Hanse nachteiligen Bestimmungen für ungültig erklärte, wurde von den Ämtern verworfen.[2]) Gegen alle Bestrebungen des Kontors, seine Oberleitung über sie wieder in altem Umfang herzustellen, verharrten sie im Widerstand. Besonders wollten sie ihm nicht die verlangte Entscheidung über die Aufnahme neuer Mitglieder zugestehen. Auch ein zweiter Vergleich Lübecks erzielte keinen Frieden.[3]) Als aber König Christian sich zugunsten der Schuhmacher 1477 in den Streit einmischte und die Anerkennung seines Freibriefs von 1450 von der Hanse begehrte, zeigte das Kontor ihm offenen Trotz. Lübeck erklärte die Mitglieder der Ämter mit Entschiedenheit für Hansen und bestritt jede Autorität der norwegischen Behörden über dieselben.[4])

Der König war nicht imstande, diese Herausforderung gebührend zu beantworten. Alle seine Verordnungen blieben schließlich auf dem Papier stehen. Die Bierzise mußte er wieder fallen lassen und nahm zugleich damit das Verbot des Verkehrs der Nordländer nach Deutschland zurück. Die Stellung der deutschen Kompagnien wurde praktisch natürlich auch nicht angetastet. Den dringlichen Klagen der Norweger über den Druck und die Gewaltherrschaft der Deutschen in Bergen vermochte er ebenfalls nicht abzuhelfen. Das Kontor dort nahm in der Tat dank der Macht, die Lübeck über den König besaß, um diese Zeit vielleicht die bedeutendste Machtstellung ein, die es je besessen. Von Engländern im Handel mit Bergen verlautet nichts mehr. Die Amsterdamer wurden durch das Kontor in engen Grenzen gehalten. Durch die allmähliche Ausscheidung aller ungleichartigen Elemente war das Kontor an innerer Festigkeit und Geschlossenheit immer mehr gewachsen. Die

---

[1]) Siehe Band I, S. 345f.

[2]) HR. 2. VII n. 175, 181 § 11, 272—275, 278. Siehe Band I, S. 28 Anm. 4.

[3]) HR. 2. VII n. 310, 333—336, 378.

[4]) HR. 3. I n. 44, 60 § 21, 64, 99, 104 § 2, 6, 18, 152 §§ 37, 44.

Brücke zu Bergen war eine abgeschlossene hansische Niederlassung geworden, ähnlich ihren Kaufhöfen zu London und Nowgorod, nur erheblich ausgedehnter, selbstherrlicher, unabhängiger.

Aber dem deutschen Bergenhandel begann von hansischer Seite selbst ein Feind zu erwachsen in dem schon früher durch hansische Satzungen verbotenen direkten Verkehr mit Island. Er hatte einen Vorläufer bereits an dem englischen, der trotz aller Verbote der norwegischen Regierung und aller Staatsverträge mit der englischen seit den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts seinen Fortgang genommen hatte, je mehr das Arbeitsfeld in Bergen den Engländern durch die Hanse beschränkt wurde. Lange Zeit blieb der englische Handel nach Island von fremder Konkurrenz unbehelligt. Spuren von Islandfahrten der Holländer bleiben auch nach Mitte des 15. Jahrhunderts noch äußerst dürftig.[1]) Dagegen zog die Monopolisierung des Bergenhandels durch die wendischen Städte seit derselben Zeit etwa eine zunehmende hansische Islandfahrt nach sich. Seit 1468 verkaufte, um seine Einnahmen zu steigern, aber zugleich zum Schaden des Handels von Bergen, König Christian Erlaubnisscheine für den Verkehr nach Island an Hansen und andere Fremde.[2])

Besonders nachdrücklich nahm, und zwar zunächst als städtische Angelegenheit, auf eigne Rechnung Hamburg 1475 und 1476 die Islandfahrt in Angriff. Der Hamburger Islandverkehr rückte dadurch innerhalb des deutschen sofort an die erste Stelle. Bald erhoben die Engländer über die überhandnehmende Konkurrenz der Hansen dort bei ihrem König und Parlament lebhafte Klagen und begegneten hansischen Schiffen auf der Islandfahrt mit Feindseligkeiten.[3])

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 39 § 30. Wenn 1472 eine englische Flotte von 23 Schiffen auf der Rückkehr von Island von den Franzosen genommen wurde, so ist dies eine sehr stattliche Zahl, Weinreichs Chronik, S. 11. Vgl. zum englischen Islandverkehr früher Band I S. 229.

[2]) Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. LXV, das. Chronik Gerens S. 356. Ein Braunschweiger in einem Bremer Schiff auf der Islandfahrt 1469 vgl. Hans. UB. IX n. 686, 800, Lübecker in Island 1474 und 1475 vgl. HR. 2. VII n. 348 u. Anm. 7, mißglückter Versuch eines Danziger Schiffs 1479 vgl. C. Weinreichs Chronik S. 23.

[3]) HR. 3. I n. 293, 298 § 21, 350, 351, 365 § 38—42; vgl. HR. 2. VII n. 348 u. Anm. 7, Lappenberg, Stalhof, I S. 91. Vgl. im allgemeinen Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, S. 8, 10ff.

In dem mehr als ein Jahrhundert umfassenden Ringen um politischen Einfluß und kommerzielle Herrschaft im Norden seit Waldemar Atterdags Tagen hat die Hanse bis zu diesem Zeitpunkt das Feld siegreich behauptet. Den Engländern und Holländern war es nicht gelungen, einen größeren Anteil am nordischen Außenhandel zu gewinnen. An den wichtigsten Punkten, in Bergen und am Sund, waren die Engländer überhaupt erst in dieser Periode von den Hansen verdrängt worden. Und ihren politischen Einfluß auf den Norden hatten sie wiederholt mit Erfolg benutzt, um den Ostseehandel der Holländer einzudämmen. Die eigene kommerzielle und maritime Tätigkeit der nordischen Völker hatte einen wesentlichen Aufschwung nicht genommen. Die hansischen Zollverhältnisse, wie sie der Stralsunder Friede 1370 festgestellt hatte, waren zwar nicht mehr in allem dieselben und nicht zu allen Zeiten dieselben gewesen. Aber eigentlich waren nur Sundzoll, Strandrecht und Nachlaßsteuer Streitfragen von erheblicherer Bedeutung.

Die Beteiligung der Hansen am nordischen Verkehr hatte im Lauf der Zeit Veränderungen erfahren. In Bergen war die Alleinherrschaft der lübisch-wendischen Kaufmannschaft nur noch von dem übrigens zurückweichenden Handel der Süderseer bestritten. Im Sunde waren neben ihr noch diese, die Danziger und Stettiner Kaufmannschaft am Handel beteiligt. Auch in den Grundlagen des Handels waren Veränderungen erfolgt oder im Begriff, sich zu vollziehen. Die zunehmende Islandfahrt drohte dem Bergenhandel einen Teil seiner Bedeutung zu rauben. Der schonische Fischhandel der Hansen aber war zurückgegangen, weil inzwischen die Holländer die westlichen Absatzgebiete für ihren Hering erobert hatten und dieser auch im Ostseegebiet als Handelsware in Aufnahme gekommen war.

Die Nationalisierung des schwedischen Handelsstandes und Städtewesens und das Streben des aufwachsenden dänischen Bürgertums sowie der Haß der Norweger richteten sich feindlich gegen die wirtschaftliche, in Schweden und Norwegen auch gegen die politische Übermacht der wendischen Städte. König Christian nahm in seinen letzten Lebensjahren mit Nachdruck und Beharrlichkeit nach dem Vorgang Erichs von Pommern die Politik der Beschränkung gegen die Hanse wieder auf. Gegen sie, insbesondere gegen Lübeck und seine Nachbarstädte, vor denen er so oft die Waffen hatte strecken müssen, bewahrte er stillen Haß. Er prägte

ihn zugleich mit einem hohen und sehr reizbaren Bewußtsein seiner königlichen Würde seinem Sohn und Nachfolger Hans ein.[1])

Das waren insgesamt Faktoren, die von der Hanse nicht leichtgenommen werden durften, wenn sie über der Aufrechterhaltung ihrer kommerziellen und politischen Stellung im Norden mit Ernst wachte.

---

3. Die Hansestädte und der Osten bis 1478.

Es bedarf kaum des Hinweises, daß der Handel zwischen den Hansestädten und ihren östlichen Hinterländern in mehr oder minder starkem Maß im Verlauf des 15. Jahrhunderts durch die geschilderten Verhältnisse zwischen der Hanse und den westeuropäischen sowie den nordischen Mächten beeinflußt worden ist. Die Umsätze und die Preise der Waren unterlagen starken Schwankungen. Handelssperren der Hanse gegen Flandern schränkten den Absatz der wichtigsten Güter des Ostens beträchtlich ein, verminderten den Import von Tuch u. a. Die Kriege der Städte mit dem Norden und den Holländern übten noch störenderen Einfluß aus. Nicht minder die Zerwürfnisse und Kriege nachbarschaftlichen Charakters, Livlands mit Nowgorod, Livlands und Preußens mit Litauen und Polen. Zu alledem kamen die Streitigkeiten, die dem Handelsbetrieb selbst entsprangen und nicht selten für längere Zeit den Verkehr ebenfalls unsicher machten oder überhaupt unterbrachen.

Unter diesen verschiedenen Einflüssen nahm der hansisch-slawische Handel im 15. Jahrhundert seinen Fortgang. Mißtrauen war der Grundzug im Verkehr des deutschen Kaufmanns mit dem russischen und litauischen; Mißtrauen vor Fälschungen der Waren oder sonstigen Betrügereien bei Lieferung derselben, besonders der beiden Hauptartikel Pelzwerk und Wachs. Vorschriften der deutschen Niederlassungen im Osten und der Städte, die zum Teil recht demütigend für die Slawen waren, suchten die hansischen Kaufleute dagegen zu schützen. Das Verbot des Borgkaufs, der Kreditgeschäfte mit Nichthansen, ein allgemein hansisches Statut, mußte

---

[1]) Vgl. Schäfer i. HR. 3. I Einleit. S. XI.

gerade für den Verkehr mit den Russen den Hansen unablässig ins Gedächtnis gerufen werden. Die Kapitalschwäche der Russen erhielt den Borghandel trotzdem lebendig. Der deutsche Kaufmann hatte durchgesetzt, daß er das Wachs und Pelzwerk, das er kaufen wollte, zuvor auf seinem Hof einer genauen Prüfung unterziehen durfte. Gefälschtes Pelzwerk und Wachs zu kaufen, war weder in den livländischen Städten noch in den östlichen Kontoren erlaubt und anderes.[1]) Als Polozk um die Mitte des 15. Jahrhunderts durch die Herstellung eines eigenen Schmelzhauses die Güte des Wachses fortan garantieren wollte, widerstrebte die Hanse dieser Neuerung entschieden.[2])

Andererseits lassen die immer wieder von russischer und litauischer Seite vorgebrachten Klagen über Betrügereien an den Tuchen, Kleinheit der Fässer, Güte ihres Inhalts, mangelhafte Füllung besonders der Hering- und Honigtonnen und anderes erkennen, daß auch deutscherseits den Slawen Anlaß zu Klagen und Mißtrauen genug gegeben wurde.

Das Monopol des Handels mit Rußland[3]) suchte die Hanse auch im 15. Jahrhundert konsequent festzuhalten. Häufig sind die alten Satzungen, die diesem Zweck dienen sollten, aufgefrischt und durch neue ergänzt worden. Der Vorschlag, den das Brügger Kontor 1417 der Hanse machte, sogar den Besuch Livlands den Nichthansen zu verwehren, zeigt die äußerste Konsequenz dieser Politik.[4]) In der Tat ist es der Hanse gelungen, die Engländer während dieses ganzen Zeitraumes nicht nur vom Verkehr mit Rußland, sondern auch vom Verkehr mit Livland fernzuhalten. Die Holländer, deren Reederei von den Livländern im Korn- und Salzhandel nicht entbehrt werden konnte, begnügte sich die Hanse an der Erlernung der russischen Sprache und am Vordringen nach Nowgorod zu hindern. Schon 1417 wurden ihnen von der Hanse der direkte Handel mit Russen in den livländischen Städten sowie der Verkehr dort über den Ankunftshafen hinaus ins Binnenland verboten und den Hansen Kompagnie- und Kommissionsgeschäfte

---

[1]) Hans. UB. III n. 586, 593, V n. 125 § 1.

[2]) Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 357.

[3]) Vgl. Band I S. 104.

[4]) HR. I. VI n. 400 § 13.

für ihre Rechnung untersagt u. a.[1]) Erschienen trotz dieser Vorsichts- und Absperrungsmaßregeln einmal Fremde, Holländer oder Nordländer, in Nowgorod, so wurden sie von den livländischen Städten ins Gefängnis gesetzt, ihre Güter arrestiert.[2]) Ein Beschluß der livländischen Städte vom Jahre 1450 faßt die verschiedenen Seiten dieser Fremdenpolitik zusammen. Allen nichthansischen Fremden ohne Ausnahme sollte der Weg nach Rußland verschlossen und allen, ausgenommen den Holländern, auch der Handel in den livländischen Städten verwehrt sein. Deutsche, die ihre Güter in Kommission nahmen oder ihnen als Dolmetscher dienten, sollten in hohe Geldstrafe verfallen.[3])

In der Verhinderung des Verkehrs der Nichthansen nach Nowgorod gingen die Interessen der livländischen und der überseeischen Hansestädte Hand in Hand. Solange es ihnen gelang, von Rußland und Litauen anderweitige Handelsverbindungen fernzuhalten, konnten sie sicher sein, daß ihre Rechte und Freiheiten im Handel dort ernstlich nicht angefochten wurden.

Sonst war in wichtigsten Fragen das Interesse der livländischen und der überseeischen Hansestädte an ihren Beziehungen zu Nowgorod und zum Handel mit Rußland nicht das gleiche. Die livländischen Städte strebten mit der Zunahme ihrer selbständigen Handelsbedeutung den russischen Handel unter ihre Oberleitung zu bringen. Das wichtigste Ziel für sie wurde dann aber das, sich selbst zu Umschlagsplätzen zwischen den überseeischen und den binnenländischen Händlern zu machen. Ganz ähnliche Bestrebungen, wie sie in Preußen Danzig immer konsequenter im 15. Jahrhundert verfolgte, traten namentlich in Riga zutage. Bei solchen Anschauungen und Absichten konnte es den livländischen Städten im Grunde nicht unerwünscht sein, wenn Nowgorod seine vorherrschende Bedeutung als Stapel- und Umschlagsplatz des russisch-hansischen Verkehrs verlor. Auch hier vertrat Lübeck die Interessen der überseeischen Hansen. Wie Lübeck einerseits Nowgorod und seine eigene leitende Stellung dort festzuhalten strebte, so bekämpfte es

---

[1]) HR. 1. VI n. 397 §§ 89, 90, 108, vgl. VII n. 609 § 23, VIII n. 4, 59 § 18, HR. 2. I n. 226 § 7—9, 321 § 34, II n. 329 § 7, 608 § 30, III n. 216 § 16, 288 § 43, vgl. 319 § 22.

[2]) Vgl. HR. 1. VII n. 830, 859, 860, VIII n. 517 § 17; n. 15, 16, Hans. UB. VI n. 1030, 1039.

[3]) HR. 2. III n. 598 § 4, vgl. I n. 226 § 9.

andererseits die Bestrebungen Rigas, den überseeischen hansischen Handel vom Dünagebiet auszuschließen, und vertrat energisch die alte traditionelle Freiheit des Gästehandels in den livländischen Städten für die hansische Kaufmannschaft. Lübeck hatte nichts dagegen, daß Riga, wie Danzig, den überseeischen Nichthansen den Verkehr mit den binnenländischen Händlern bei sich unmöglich machte. Aber das alte Recht der Hansen auf diesen verteidigte es nachdrücklich und zäh. Noch 1399, als die Polozker sich über die Behinderung ihres direkten Handels mit den überseeischen deutschen Kaufleuten beschwerten, erklärte Riga, daß es keine Macht habe, dies zu tun.[1])

Die Bestrebungen der livländischen Städte, das Kontor zu Nowgorod zu beherrschen, den historischen Einfluß der überseeischen in demselben zu unterdrücken, sich selbst zu Stapeln des überseeischen Verkehrs mit den Russen und Litauern zu machen, dazu die Fremdenpolitik Rigas, die ebensowenig wie diejenige Danzigs auf die Länge Halt machte vor den Rechten der überseeischen Hansen, — diese Verhältnisse sind in dem größeren Teil dieses dreiviertelhundertjährigen Zeitraums von fast erheblicherer Wichtigkeit als die Handelsbeziehungen der Hansen zu den Russen und Litauern.

Nicht gar zu lange währten die guten Beziehungen zwischen der Hanse und Nowgorod nach dem Frieden von 1392. Zwar die drohende Störung desselben durch den Großfürsten von Moskau unterblieb. Denn er fand in seinem Streben nach Befestigung seiner lockeren Oberhoheit über Nowgorod und Pskow einen Rivalen in Großfürst Witold von Litauen.[2]) Infolgedessen blieben beide Städte, die beiden Streitobjekte, so ziemlich in Frieden und somit auch der hansische Handel.

Dennoch hatte zu größerer Sicherheit schon 1405 die Hanse sich von Nowgorod eine Bestätigung der Kreuzküssung Nieburs von 1392 und die Zusage freien Verkehrs unter der Bedingung der Gegenseitigkeit erteilen lassen.[3]) Aber schon 1406 hatte der Argwohn Nowgorods vor Feindseligkeiten des livländischen Ordens

---

[1]) Hans. UB. V n. 365, vgl. i. allgem. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 119 Anm. 2, ders., Beiträge usw., S. 61, 66.

[2]) Schiemann, Rußland, Polen und Livland, I S. 285 ff.

[3]) Hans. UB. V n. 685, 686, 695, 696.

wiederholte Arrestierungen der hansischen Kaufleute und ihrer Waren zur Folge. Nicht nur die Sicherheit der Seinen in den livländischen Städten wollte Nowgorod dadurch verbessern, sondern auch die Hanse nötigen, eine Bürgschaft für die Sicherheit seiner Angehörigen auf See zu übernehmen, wovon in der Kreuzküssung Nieburs aber nichts stand. Auf Anweisung Dorpats übersandte nun das Kontor seine Kleinodien, sein Archiv und seine beiden Siegel zur Aufbewahrung an Reval.[1]) Auch in den folgenden Jahren dauerte das unklare Verhältnis fort, wiederholten sich die Arreste. Zu einem Bruch, einer Meidung Nowgorods durch die Hansen aber kam es nicht. Doch war der Handel flau. Große Massen unverkäuflichen Tuchs häuften sich in der Peterskirche, wo die Waren wegen der größeren Feuersicherheit des steinernen Gebäudes seit alters niedergelegt zu werden pflegten. Doch gelang es Dorpat, die ebenfalls gestörten Beziehungen zu Pskow 1411 durch einen Frieden wieder zu festigen.[2])

Die Niederlage des Ordens durch die polnisch-litauische Macht bei Tannenberg 1410 war auch für den hansischen Handel nachteilig. Der Orden verlor für die Slawen den Nimbus von Macht und Kraft, der ihn bisher umgeben hatte. Über die Rigaer in Polozk verhängte Großfürst Witold einen Arrest, durch den auch überseeische hansische Kaufleute in Mitleidenschaft gezogen wurden. Das Verzeichnis der davon betroffenen Waren erwähnt Lissaboner Salz und etwas Baiensalz, Wachs, Tuch, Pelzwerk.[3]) Häufig, aber anscheinend ohne Erfolg bemühte sich Riga, die Waren wiederzuerlangen. Auch die von Riga veranlaßte Verwendung des deutschen Königs Sigmund sowie der Hanse beim Großfürsten fruchtete nichts.

Auch in der Haltung Nowgorods gegen die Hanse machte sich die Schlacht bei Tannenberg fühlbar. Die Stadt wurde herausfordernd gegen den livländischen Orden. Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen suchte sie zu beschwichtigen.[4]) Der livländische Orden selbst zog es 1411 vor, Nowgorod die Mittel zum Krieg durch ein Pferde-

[1]) Hans. UB. V n. 704—706, 713, 714, 716, 718, 738, 744, 747, 748, 751, 752, 788, 789, 799, 800. Zur späteren Rücksendung der Kleinodien n. 765, 914, 922, HR. 1. V n. 363—371, VIII n. 1071 § 3.

[2]) HR. 1. V n. 666 § 1, VIII n. 1184, Hans. UB. V n. 962, 1015, 1017, 1027.

[3]) Hans. UB. V n. 1080, 1084, 1093.

[4]) Hans. UB. V n. 1031, vgl. 1032, 1040; n. 1046.

und Getreideausfuhrverbot möglichst vorzuenthalten.[1]) Trotz der andauernden Unsicherheit aber bestand der Verkehr der hansischen Kaufleute nach Nowgorod ebenso wie der der Russen nach den livländischen Städten fort.

Anfang 1416 endlich gingen die livländischen Städte entschieden gegen Nowgorod vor. Nowgorod hatte unter dem Einfluß seiner Kaufleute und anderer Erwerbsgruppen eine Reihe Vorschriften erlassen, durch die der Handelsbetrieb der Deutschen mehr oder minder empfindliche, aber zum Teil sicherlich berechtigte Beschränkungen erfuhr. Sie sollten sich z. B. des Kleinhandels enthalten, bei Ladung und Löschung der Loddien sich nur einheimischer Arbeitskräfte bedienen u. a. m. Mit Vollmacht der livländischen Städte verbot Dorpat allen Kaufleuten den Handel nach Nowgorod und mit dessen Bürgern in der Newa und zu Pskow, bis die livländischen Städte anders verfügen würden. Jedoch sollte der Handel mit den Russen in diesen selbst und in Narwa niemand verwehrt sein.[2])

Es war ein auffallendes Vorgehen. Die livländischen Städte maßten sich die Regelung der hansischen Handelsbeziehungen zu Nowgorod an und suchten dabei zugleich recht eigennützige Absichten zu verwirklichen, indem sie den Austausch zwischen den Russen und Deutschen ausschließlich auf ihre Märkte konzentrieren wollten. Die augenblickliche Schwäche Lübecks und die Zerrüttung des hansischen Bundes gaben ihnen Spielraum. Schon 1410 hatten sie dem Kontor sein Briefsiegel, St. Peters Siegel, entzogen und es Dorpat überwiesen.[3])

Aber auch ohne Lübeck machten die überseeischen Hansestädte Front gegen die Absichten der Livländer. Und als bald darauf der Verfassungskampf in Lübeck sein Ende fand, verwarf die neugeeinte Hanse schnell die Gültigkeit der livländischen Verfügungen und erklärte dieselben unter heftigen Vorwürfen für eigennützig.[4])

---

[1]) Hans. UB. V n. 1014, 1112, 1118; HR. 1. VI n. 6, Hans. UB. V n. 1009, VI n. 8, 25, 29, 81 u. Anm. 1, 90, 112 u. Anm. 2.

[2]) HR. 1. VI n. 228—230, vgl. 232, 281 § 1, 3.

[3]) HR. 1. V n. 666 § 6, 668, 671, vgl. Hans. UB. V n. 948. Hausmann, Der Hof von St. Peter, i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 263, 266. Dabei ist auffallend, daß die Schreiben des Kontors vor 1410 nur ein Siegel, nach 1410 deren zwei tragen.

[4]) HR. 1. VI n. 246 § 6—8, 249—251, 262 § 168, 277, vgl. 279—282, 298.

Sie erließ ihrerseits 1417 ein vollständiges Verbot alles Handels mit Nowgorod, also auch des hansisch-russischen Verkehrs in den livländischen Städten, und dehnte dasselbe auch auf Pskow aus.[1]) Aber die Sperre forderte wie gewöhnlich den Schleichhandel heraus. Auf verpönten Wegen, über Land im Süden, über Schweden und Finnland im Norden, suchte er Nowgorod auf. Wiborg verweigerte die Befolgung des hansischen Verbots und exportierte Salz nach Nowgorod, mit dem es von Danzig versehen wurde. Noch energischer lehnte sich Narwa dagegen auf. Es verlangte für die Anerkennung des hansischen Verbots Mitgenuß an den hansischen Privilegien in Nowgorod. Da ihm dies nicht bewilligt wurde und die livländischen Städte es auch zur Einstellung der Salzzufuhr an seine Störfänger in der Newa zu nötigen suchten, rief es den Schutz des Ordensmeisters an. Dieser erwirkte seinen Bürgern Verkehrssicherheit in Preußen. Gestützt darauf setzte Narwa den Verkehr mit Nowgorod fort, indem es hauptsächlich Salz gegen Wachs austauschte.[2])

Für die Ziele der Handelspolitik der livländischen Städte ist es charakteristisch, daß sie nun nach Erlaß des allgemeinen hansischen Verbots es für das Beste erklärten, sich um die Wiederöffnung des Verkehrs zu bemühen. Schon im Oktober 1417 erzielten sie eine Verständigung mit Nowgorod, schlossen diese aber, wie es nach den späteren Erklärungen Nowgorods scheint, im Namen der gesamten Hanse. Zur selben Zeit schloß der livländische Orden mit Pskow einen zehnjährigen Frieden.[3])

Die Hanse antwortete mit schärfster Verurteilung dieser neuen Eigenmächtigkeit und der gesamten russischen Politik der livländischen Städte. Nur Lübeck und Wisby hätten das Recht, Anordnungen zu treffen und Maßregeln zu ergreifen Nowgorod gegenüber.[4]) Mit der fertigen Tatsache aber scheint sie sich abgefunden, sie anerkannt zu haben.

Jedenfalls befand sich im Frühjahr 1419 der deutsche Kaufmann auf beiden Höfen. Salz lagerte in großer Menge dort und wurde nebst anderen Waren und den Höfen selbst damals ein Raub der

---

[1]) HR. 1. VI n. 397 § 66—71, vgl. n. 435.

[2]) Über die Haltung beider Plätze zahlreiche Nachweise vgl. i. HR. 1. VI u. Hans. UB. VI.

[3]) HR. 1. VI n. 435, 462—464, 482—486, Hans. UB. VI n. 71, 94 u. Anm. 2, 134.

[4]) HR. 1. VI n. 535, 556 § 85.

Flammen. Der Wiederaufbau fand von seiten der Nowgoroder Behörden trotz der Kreuzküssung mancherlei Schwierigkeiten.[1]) Nun aber erhob Wiborg, unterstützt von seinem Vogt Kersten Niklesson, außer auf das alleinige Recht des Störfangs in der Newa, Anspruch auf Mitbenutzung des Gotenhofs durch die Seinen, weil er den Untertanen König Erichs, den Gotländern, gehöre.[2]) Das war der Fall. Aber der Hof war von diesen an die Hanse und die deutsche Kaufmannschaft seit 1402 für jährlich 5 M. Silber gotländischer Währung verpachtet. Dieser Vertrag, der von Reval namens der hansischen Kaufmannschaft zunächst auf zehn Jahre geschlossen, dann weiterverlängert war, sicherte der Hanse ein Vorrecht bei der Pachtung und den Gotländern freien Stand auf dem Gotenhof zu, wenn sie während der Pachtzeit Nowgorod besuchten. Das Gesuch Wiborgs wurde natürlich von der Hanse verworfen. Der Verkehr der Gotländer selbst in Nowgorod war im Verschwinden. Das Pachtverhältnis überdauerte trotz der Versuche, die der dänische Hauptmann Olaf Axelson seit 1453 machte, den Hof der Hanse zu entziehen, das 15. Jahrhundert.[3])

Nicht lange blieb der deutsch-russische Handelsfriede ungestört. Parteigänger König Erichs in seinem Krieg mit den Holsten und Feinde Revals hatten von Finnland aus vor der Newa 1419 und namentlich 1420 Russen beraubt und die Gefangenen auf eine Burg bei Wismar gebracht. Die Nachricht davon, die bald nach Nowgorod drang, setzte die Hansestädte in Beziehung zu der Tat. Die Russen, die zunächst Finnland zur Vergeltung angegriffen hatten, wandten nun ihren Zorn gegen die hansische Kaufmannschaft. Sie wurde im März 1421 arrestiert und in Eisen gelegt.[4]) Selbst Großfürst Wassili von Moskau hatte Nowgorod zur Aufkündigung des Friedens mit den Deutschen aufgefordert. Nowgorod nahm die

---

[1]) HR. 1. VII n. 38—41 (gedr. Hans. UB. VI n. 220), Hans. UB. VI n. 227, vgl. 269 § 2, HR. 1. VII n. 568 § 55.

[2]) HR. 1. VII n. 73—75, Hans. UB. VI n. 230.

[3]) Hans. UB. V n. 540, 541, 1133, VI n. 547 u. Anm. 2, 550, HR. 2. I n. 289 § 4, 11, 18, 20, IV n. 425, 643 § 5. — n. 180 § 7, 196 § 23, 321, 322, 560, 562, V n. 60 § 6, 61, 101 § 4, 5, 236—238, Hans. UB. VIII n. 1194. — Vgl. die Fälschung Hans. UB. VI n. 591 u. Hildebrand i. Livl. UB. VII n. 329 Zusatz über die Gründe derselben.

[4]) HR. 1. VII n. 77 ff., 133 ff., 259, 302, 305, vgl. Hans. UB. VI n. 354, 355 u. Zusatz.

gute Gelegenheit wahr, um zugleich von der Hanse die Abstellung verschiedener Beschwerden über Waren und Handelsbetrieb ihrer Kaufleute zu verlangen.[1])

Schnell nahmen die wendischen Städte in der unter den vorliegenden Umständen zweckmäßigsten Weise Stellung zu dieser neuen Störung des Handels. Im Sommer 1421 erreichte Wismar, daß die in seiner Nachbarschaft gefangen gehaltenen Russen ihm ausgeliefert wurden. Lübeck erhielt von den Städten Vollmacht, im Einvernehmen mit den livländischen die hansischen Interessen gegenüber Nowgorod in der geeignetsten Weise wahrzunehmen.[2]) Lübeck suchte durch den Erlaß eines allgemeinen Handelsverbots abermals wie 1417 Eindruck auf Nowgorod zu machen. Es fand jedoch in Livland nicht nachdrückliche Unterstützung. Dorpat und Riga blieben mit Pskow und Polozk im Verkehr, und dadurch gelangten die hansischen Waren auch nach Nowgorod. Narwa lehnte das Verbot überhaupt ab und ebenso der livländische Orden mit Berufung auf einen Grenz- und Handelsvertrag, den er im Januar 1421 mit Nowgorod und dem Großfürsten von Moskau geschlossen hatte.[3]) Dagegen stand der Hauptmann von Wiborg wegen der russischen Angriffe auf Finnland auf Seite der Hanse. Er meinte, daß die Einstellung der Salz- und Kornzufuhr einen stärkeren Zwang als eine große Armee auf Nowgorod ausüben werde. Da aber statt dessen die livländischen Städte den Verkehr sogar mit Nowgorod freigaben, war an eine ernstliche Durchführung des lübischen Verbots nicht mehr zu denken. Die wendischen Städte lieferten die gefangenen Russen am 7. August 1422 in Narwa aus. Andererseits beruhigte sich Nowgorod bei der Wiederherstellung des alten Handelsvertrages. Diese erfolgte am 8. Februar 1423 durch eine Gesandtschaft der livländischen Städte in Nowgorod.[4])

---

[1]) HR. 1 VII n. 304, 307, 308, vgl. 529, 568 § 45. So z. B. die vielbeklagte Verkleinerung der Honigtonnen und die Kürze der Tuche. Der Anspruch der Russen auf 50 Ellen Länge jedes Tuchs, während es in Wirklichkeit nur 42—46 Ellen enthalte, Hans. UB. VI n. 413, war unberechtigt. Siehe Band I, S. 73 Anm. 2. Später waren die Russen übrigens mit 45 Ellen zufrieden.

[2]) HR. 1. VII n. 355 § 3, 12, 359, 360, 362—366, Hans. UB. VI n. 397, 413.

[3]) HR. 1. VII n. 359—361, 365, 367, 570, vgl. n. 132; Hans. UB. VI n. 379, 383—389, vgl. n. 321.

[4]) HR. 1. VII n. 422, 528—531, 533, 567—569, vgl. S. 368f., Hans. UB. VI n. 435 u. Zusatz, 438, 477.

Der Einfluß der livländischen Städte auf das Kontor befand sich in langsamem Vordringen. Mehr und mehr ging die praktische Leitung des Kontors an sie über. Wie sie dem Kontor sein Briefsiegel entzogen, so führten sie eine jährliche Kontrolle über seine Finanzen durch, die früher von den überseeischen Städten geübt worden war und nun von Dorpat besorgt wurde.[1])

Der Anspruch Nowgorods aber, daß die Hanse ihm haftbar sei für die Sicherheit der Seinen auf See, beeinflußte alsbald wieder in ungünstiger Weise das Verhältnis zwischen beiden Mächten. Im Mai 1424 waren vor der estländischen Küste abermals Russen beraubt und getötet. Wer die Übeltäter und wo sie zuhause waren, ließ sich trotz der Bemühungen der livländischen und überseeischen Städte nicht feststellen. So verhängte Nowgorod im Februar 1425 abermals einen Arrest über die hansischen Kaufleute. Ihre Behandlung war hart. Von 150 starben während der Zeit ihrer Gefangenschaft nicht weniger als 36.[2]) Die Antwort der Hansestädte war ein neues Verbot alles direkten und indirekten Verkehrs mit Nowgorod.[3]) Dieses aber verständigte sich mit dem Vogt von Wiborg, Kersten Niklesson. Die Sperre wurde vielfach von hansischer Seite mißachtet. Vor allem Danziger Kaufleute sowie ihre Lieger in Stockholm und Åbo trieben Handel nach Pskow, Narwa, der Newamündung und Nowgorod selbst mit Hering, Salz u. a. Selbst über Dänemark suchten Hansen mit Nowgorod Verkehr zu unterhalten.[4])

Die Hanse und die livländischen Städte bemühten sich, den Beitritt der livländischen Bischöfe, des Ordens, des nordischen Königs zu ihrem Handelsverbot zu erwirken.[5]) Die feste Haltung der Städte, die Verweigerung der Feststellung und der Auslieferung der Friedensbrecher machten trotz der Durchbrechungen der Sperre Eindruck auf die Russen. Auch der Erzbischof Ermilian von Nowgorod mahnte zum Frieden. Im Herbst 1425 hob Nowgorod die Arreste

---

[1]) Vgl. oben S. 240. HR. 1. VIII n. 139, 144, vgl. V n. 61 § 36, 69, 238 § 3, 240, VII n. 568 § 50, 609 § 13, 696—699, Hans. UB. V n. 512.

[2]) HR. 2. I n. 586 § 5, vgl. HR. 1. VII n. 693—699, 724, 725.

[3]) HR. 1. VII n. 756—760, S. 585, n. 764, 766, 777—780, 792—794, Hans. UB. VI n. 600.

[4]) HR. 1. VII n. 783—787, 828—830, 836, 859, 860, VIII n. 3, 11, 32 § 3, 136 § 16.

[5]) HR. 1. VII n. 830, 834—837.

auf und verhieß Frieden und Verkehrssicherheit.[1]) Der Hansetag ermächtigte Mittsommer 1426 die livländischen Städte, auf der Grundlage der alten Kreuzküssung einen zweijährigen Stillstand mit Nowgorod zu schließen.[2])

Da glaubte Nowgorod aus dem Krieg der wendischen Städte mit König Erich Vorteile ziehen zu können. Eine große russische Gesandtschaft erlangte im Januar 1428 in Kopenhagen die Rückgabe eines Grenzlandes, das 1323 an Schweden abgetreten war, forderte den Abschluß eines ewigen Bündnisses u. a. und drohte dem König andernfalls mit Krieg. Es waren die hansischen Kaufleute, die Nowgorod aufgehetzt hatten und ihren Städten dadurch zu nützen hofften. Jedoch der König wußte die Gesandtschaft zu besänftigen, bewog sie zu einer Verlängerung des Friedens um fünf Jahre und verdächtigte mit Erfolg die Hansen als die Urheber der Ermordung ihrer Mitbürger im Jahre 1424.[3])

Die aufreizenden Beschuldigungen des Königs hätten wohl sogleich schlimme Folgen für die Hanse gehabt, wenn nicht Nowgorod ein Angriff Großfürst Witolds gedroht hätte. Pskow hatte dieser schon 1427 überwältigt. Moskau brauchte er nicht zu fürchten. Denn Großfürst Wassili I. war 1425 gestorben und das Reich unter der Regentschaft für seinen unmündigen Nachfolger Wassili II. schnell in solche Verwirrung geraten, daß für längere Zeit die führende Stellung Moskaus im Osten überhaupt in Frage gestellt war.[4])

Obendrein gelang es den livländischen Städten, die sich auch diesmal der Beihülfe des höchsten geistlichen Würdenträgers in Nowgorod, des Erzbischofs Eufemi I., zu erfreuen hatten, Nowgorod von einem Vorgehen gegen die hansische Kaufmannschaft abzuhalten. Der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 bevollmächtigte dann die livländischen Städte zur Verlängerung des Beifriedens mit den Russen.[5]) Aber eine Verständigung darüber wurde nicht erzielt.

---

[1]) HR. 1. VII n. 828, 831—834, 836, 838—844, VIII n. 6 § 2, n. 7 § 2—4, n. 8, 23.

[2]) HR. 1. VIII n. 59 § 3.

[3]) HR. 1. VIII n. 317, 319, 345, 488, vgl. 1099, Munch, Det norske Folks Historie, 2. Afdel. I S. 73. Siehe oben Band I, S. 243.

[4]) Korner, hg. von Schwalm, S. 477 § 1462, HR. I. VIII n. 360, Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 291 f.

[5]) HR. 1. VIII S. 467, n. 498, 499, 651, 677, 678, 680, 685, 712 § 9, 720, HR. 2. I n. 289 § 8, Livl. UB. VIII n. 145.

Denn Nowgorod verlangte vor allem von den livländischen Städten Aufklärung über die Mörder seiner Landsleute 1424 und den Verbleib ihrer Güter. Daher gestatteten die livländischen Städte, wenngleich die Grundstimmung des niederen Volks und der Kaufleute in Nowgorod friedlich war, den Verkehr dorthin vorsichtigerweise nicht.[1])

Verhandlungen zwischen dem Orden und Nowgorod aber brachten ihnen keine Vorteile. Vielmehr erwirkte der Orden für ihre Konkurrentin Narwa, der die Hanse vor einigen Jahren die Anerkennung eines eigenen vom Meister verliehenen Wachssiegels abgeschlagen hatte, freien Verkehr nach Nowgorod. Narwa konnte infolgedessen mehr als sonst der Wirkung der hansischen Verkehrseinstellung Abbruch tun. Hansen und Schweden blieben über Narwa in Verbindung mit Nowgorod. Dieses hatte daher keine Eile, der Hanse entgegenzukommen. Auch eine Verschärfung des Handelsverbots nützte nichts.[2])

Auch in anderer Richtung sahen sich die livländischen Städte im Besitz des Handels mit Nowgorod und Pskow bedroht. Schon 1428 hatte der wendisch-nordische Krieg sie zur Freigabe der verbotenen Umlandfahrt mit russischen Gütern veranlaßt. Denn diese begannen bei der Verminderung des Seeverkehrs in Livland und bei dem Verbot der Umlandfahrt ungewöhnliche Wege und neue Verbindungen durch Litauen und Polen zu suchen. Nun aber entwickelte sich zwischen Pskow, auch Nowgorod und Danzig, wo die Absatzverhältnisse günstiger waren als in Livland, ein anscheinend nicht geringer Verkehr. Wie die westlichen Hansestädte über die einreißenden Unregelmäßigkeiten im Pelzhandel, so wurden die livländischen über diesen Abfluß des Handels unruhig.[3])

Wenn Nowgorod als politische Macht damals noch ein wesentlicher Faktor gewesen wäre, so hätte es sich die augenblickliche Gunst aller Umstände in sehr erheblichem Maß zunutze machen können. Der skandinavische Norden wurde durch den Krieg gegen die wendischen Städte und dann durch seine inneren Angelegenheiten immer vollständiger in Anspruch genommen. Der Friede von

[1]) HR. 1. VIII n. 720—722, S. 467f., S. 470f., n. 729—735, 821.

[2]) HR. 1. VIII n. 809, 816—818, 821, 822, 849, 850, vgl. 59 § 4; Livl. UB. VIII n. 431.

[3]) HR. 1. VIII n. 136 § 1, 143, 180, 350, 352 § 3, 625 u. a., 668, 712 § 12.

Kopenhagen war nicht verlängert worden und band Nowgorod seit 1433 nicht mehr. Feindschaft zwischen beiden Mächten trat wieder ein.[1]) Die Schwäche Moskaus, der Tod Witolds von Litauen 1430 und der Bürgerkrieg und Thronstreit in Litauen boten ihm vorzügliche Gelegenheiten, seine Machtstellung zu vermehren. Es ließ alle unbenutzt. Schwach und haltlos nahm es von Großfürst Swidrigal von Litauen, dem Verbündeten des Ordens, einen Fürsten an. Für die livländisch-russischen Beziehungen hatte dies Ereignis nicht unwesentliche Vorteile. Denn selbst nach der furchtbaren Niederlage, die der livländische Orden an der Swienta 1435 durch Swidrigals Nebenbuhler Sigmund erlitt, suchten weder Nowgorod noch Pskow dem Orden Abbruch zu tun.[2])

Auch dem deutsch-russischen Handel kamen diese politischen Verhältnisse allmählich zugute ebenso wie der Umstand, daß 1432 der Krieg der wendischen Städte mit dem Norden aufhörte. Im Mai 1434 schloß eine livländische Gesandtschaft namens der Hanse einen Beifrieden mit Nowgorod auf den alten Grundlagen bis Michaelis 1436. Nowgorod aber begehrte, daß zur Herstellung eines ordentlichen Abschlusses „nach alter Gewohnheit“ eine Gesandtschaft der überseeischen Städte erscheine. Lübeck war einverstanden damit,[3]) beauftragte aber im folgenden Jahre die livländischen Städte mit Vorverhandlungen über die Beschwerden der deutschen Kaufleute. Erst im Mai 1436 trafen deren Boten, an der Spitze Bürgermeister Tidemann Voß von Dorpat, in Nowgorod ein. Für die Dauer der Gesandtschaft wurde, wie es auch früher geschehen war, der Verkehr nach Nowgorod den hansischen Kaufleuten streng untersagt.[4])

Auch der Verkehr mit Pskow war gerade wieder unterbrochen. Im Stift Dorpat war ein schwerer Friedensbruch gegen Pskower begangen. Zum Entgelt hatte die Stadt 24 dort anwesende deutsche Kaufleute im Frühjahr 1436 eingesperrt. Doch unterblieb die von den livländischen Städten befürchtete Parteinahme Nowgorods für Pskow. Die Verhandlungen ihrer Gesandten mit Nowgorod

---

[1]) Livl. UB. VIII n. 868, 949, 950, 957, 973, 988, IX n. 57 u. Zusatz.

[2]) Livl. UB. VIII u. 517, 596, vgl. Schwartz das. X S. XVI.

[3]) HR. 2. I n. 226 § 20, 288, 289, 321 § 31.

[4]) HR. 2. I S. 362, S. 393f., S. 410, n. 462 § 2, 465—468, 470, 471, S. 506 u. Anm. 2, n. 580, 582—585, 588.

erzielten trotz der Versuche Pskows, sie zu stören, ein glückliches Ende.[1])

Es kam zu langen Erörterungen über die zum Teil schon häufig von beiden Seiten vorgebrachten Beschwerden, die beiderseits sowohl Einzelheiten, wie Zustände des Handels und Verkehrs im allgemeinen betrafen. Die Deutschen begehrten Sicherheit ihrer persönlichen Freiheit, da die alten Verträge ihnen das Recht zur Stellung von Bürgen zubilligten, ferner die Zulassung des Reinigungseids vor dem russischen Gericht. Sie verlangten die Abschaffung neuer, ihnen schädlicher Verfügungen der Loddienführer, eine feste Lohntaxe für die Träger, wie sie in Livland bestand, und das Recht, eigene Dienstleute zu verwenden. Sie klagten über das Verbot des Kleinhandels außerhalb des Hofs, während doch in Livland den Russen das Hausieren gestattet sei u. a. m.[2]) Die Russen beschwerten sich über die Kürze der flandrischen Tuche, gegen die übrigens das Nowgoroder Kontor selbst noch kürzlich beim brüggischen protestiert hatte, über die Kleinheit der Honig- und Heringtonnen, über das unzureichende Gewicht des von Reval eingeführten Salzes, über den Anspruch der Hansen auf große Zugaben beim Ankauf von Pelzwerk. Die Hansen bemerkten dazu, daß von den Ihrigen keine Zugabe beansprucht werde, wenn das Pelzwerk gut sei.[3])

An dem Wortlaut der alten Kreuzküssung wollten beide Teile festhalten. Doch verlangten die Russen, daß die Hanse ihnen dann auch für die Sicherheit ihres Seeverkehrs hafte. Diese Forderung widersprach den alten Verträgen, in denen sich die Hanse nur verpflichtet hatte, den Nowgorodern im Verkehr nach Gotland keine Schwierigkeiten zu machen. Die Hanse sträubte sich entschieden, Zugeständnisse von so unberechenbarer Tragweite zu machen. Doch überwog der Wunsch nach Frieden auf beiden Seiten, nur blieben sie uneins über die Dauer eines solchen. Er wurde schließlich am 16. Juli 1436 auf keine bestimmte Frist abgeschlossen. Er sicherte beiden Teilen freien Verkehr und Rechtsschutz und im Fall eines

[1]) HR. 2. I S. 506, n. 581, 582, 585, 586 §§ 21, 32, 34—38, 40, 43—45, 588, Livl. UB. IX n. 75.

[2]) HR. 2. I n. 586 §§ 2—7, 19, 27, vgl. HR. 1. VI n. 281 § 1.5, VII n. 568 § 12, 40.

[3]) HR. 2. I n. 586 §§ 9, 12—17, 25, 28, 30, vgl. zu dem letzten Punkt Hildebrand, D. rigische Schuldbuch, S. LIV.

neuen Zerwürfnisses freien Heimzug ihrer Kaufleute zu. Die Gültigkeit des Friedens aber machte Nowgorod davon abhängig, daß auch zwischen ihm und dem Orden eine Verständigung erfolge.[1])

Jedoch weder dieser noch andere Versuche Nowgorods, endlich in ein festes Friedensverhältnis zum Orden zu kommen, hatten Erfolg. Trotzdem wurde der Handelsfriede beobachtet. Die Unsicherheit des Verhältnisses zwischen Pskow und den livländischen Städten aber dauerte fort. Dorpat arrestierte 1438 auf das Gerücht hin, daß Pskow Anschläge gegen die deutschen Händler dort plane, 45 gerade anwesende Kaufleute aus Pskow.[2])

Andererseits besserten sich nun wieder die Beziehungen zwischen Livland und Polozk, die durch den inneren litauischen und den litauisch-livländischen Krieg der dreißiger Jahre stark beeinträchtigt waren. Alsbald nach Abschluß des Friedens zu Brecz warben Polozk und Witebsk um die Wiederaufnahme des deutschen Verkehrs, insbesondere um Zufuhr von Lebensmitteln.[3]) Das Kontor harrte in Polozk trotz des fortdauernden Krieges zwischen Swidrigal und Sigmund aus. Im Februar 1439 aber bestätigte der siegreiche Sigmund den Vertrag von Kopussa aus dem Jahre 1406.[4]) Und auch nach seiner Ermordung blieben die Handelsbeziehungen zwischen Riga und Litauen unter Großfürst Casimir zunächst ungestört.

Auch die berühmte Reise des höchsten russischen geistlichen Würdenträgers, des Metropoliten Isidor von Kiew, zum Konzil von Ferrara, wo die Union zwischen der griechischen und lateinischen Kirche erzielt werden sollte, verlief im hansischen Gebiet ohne störenden Zwischenfall. Es war seit Jahrhunderten 1438 das erste Mal wieder und blieb für die nächsten fünfzig Jahre das einzige, daß Deutschland vornehme Russen — Isidor reiste mit einer mehr als hundertköpfigen Begleitung — bei sich sah. Ihr Staunen, als sie über Nowgorod und Pskow in Livland eintrafen und noch mehr, nachdem sie von Riga nach Lübeck übergefahren waren, über die fast ganz aus Stein gebauten Städte und über die Dichtigkeit der

---

[1]) HR. 2. I n. 586 § 28ff., 587, vgl. II n. 12. Schwartz i. Livl. UB. X S. XVI. Die russische Originalurkunde wurde in Dorpat verwahrt.

[2]) Livl. UB. IX n. 294.

[3]) Livl. UB. IX n. 39, 54 u. Anm. 2, 102, 133.

[4]) Livl. UB. IX n. 415.

Bevölkerung war andauernd groß. Die Blüte der deutschen Kultur machte auf diese Slawen einen blendenden Eindruck.[1])

Während somit deutscherseits die hansisch-russischen Beziehungen vor einer Trübung bewahrt blieben, wurde von den Russen in Nienslot im November 1438 der Dolmetscher des Junkers Gerhard von Kleve, ein Narwaer, ermordet. Der Junker, aber auch der Ordensmeister und die Bischöfe in Livland verlangten Genugtuung. Das Verhältnis zwischen den Deutschen und Nowgorod, das aus kommerziellen Gründen bereits wieder verschlechtert war, wurde nun schnell recht gespannt.[2]) Schon 1439 wurden die Deutschen dort vorübergehend arrestiert. Im Februar 1442 geschah es zum zweitenmal, nachdem Verhandlungen zwischen dem Orden und Nowgorod in Narwa erfolglos verlaufen waren.[3])

Das Zerwürfnis erfolgte zu einem für die Hanse sehr ungünstigen Zeitpunkt. Die Beendigung des wendisch-holländischen Krieges im Sommer 1441 hatte gerade den Handel mit Hoffnungen auf einen neuen Aufschwung erfüllt. Die Unsicherheit des Verkehrs nach Nowgorod, die nun etwa vierzig Jahre schon andauerte, hatte stark dazu beigetragen, die Wertschätzung Nowgorods als des wesentlichsten Umschlagsplatzes zu vermindern. Die Bedeutung der livländischen Häfen als solcher war gestiegen. Das Kontor gab dieser Veränderung 1441 in der Klage Ausdruck, daß der Handel mehr und mehr aus Nowgorod weg und von den livländischen Städten angezogen werde.[4])

Die Unsicherheit in den Beziehungen der hansischen Kaufmannschaft zu Nowgorod hatte andererseits die Folge gehabt, daß die livländischen Städte vermöge ihrer Nachbarlage einen immer größeren Einfluß auf die hansische Handelspolitik gegenüber Nowgorod gewannen. Ohnehin war das Streben Dorpats und Revals hierauf gerichtet gewesen, während Riga wiederholt seine Schwesterstädte bei beabsichtigten Eigenmächtigkeiten daran erinnert hatte,

[1]) Vgl. Strahl i. Archiv f. ältere deutsche Geschichtskunde VI S. 526ff., Karge, Die Reise der russischen Konzilsgesandten durch die Ordenslande, i. Altpreuß. Monatsschr. 32 S. 488ff., Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 302f. Vgl. Livl. UB. IX n. 252, S. 150 Anm. 1, 2, n. 267, 270, 289, 309, 490.

[2]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XXVII.

[3]) HR. 2. II n. 559, 560, vgl. 556, 557, 602 § 1.

[4]) Livl. UB. IX n. 753.

daß Endgültiges nur beschlossen und ausgeführt werden könne unter Teilnahme und Mitwirkung der überseeischen Städte. In den handelstechnischen Fragen waren jene immer mehr der bestimmende Faktor geworden. Der Erlaß neuer, die Erneuerung älterer hansischer Verfügungen waren überwiegend in ihre Hände gelangt.[1]) Vor allem aber war die tatsächliche und direkte Leitung des Kontors selbst mehr und mehr auf sie übergegangen. Die Ernennung zweier wichtiger Personen des Kontors, des Hofknechts und des Priesters, die abwechselnd wie die Ernennung der Älterleute Lübeck und Wisby zustand, versuchten sie an sich zu ziehen. 1434 beanspruchten sie, offenbar vergeblich, von der Hanse, daß die Gestellung des Priesters ihnen übertragen werde. 1437 nötigten sie dennoch den von Wisby herübergesandten Priester zur Heimkehr und besetzten die Stelle von sich aus; sie setzten den Gehalt desselben auf die Hälfte herab und hielten auch später Lübeck gegenüber diese Maßregel aufrecht.[2])

Die Verhältnisse in der Leitung des Kontors waren unhaltbar und verlangten eine klare Regelung. Sie erfolgte nach Schluß des Hansetags zu Stralsund am 20. Juni 1442 zwischen den livländischen Städten und Lübeck, das von der Hanse dazu Vollmacht erhalten hatte, in Lübeck selbst. Wenngleich dieses noch kürzlich den livländischen Boten heftige, vornehmlich gegen Reval gerichtete Vorwürfe über die willkürliche Behandlung der Nowgorodfahrt gemacht hatte, übertrug es nun den livländischen Städten die Entscheidung über die Öffnung und Schließung des hansischen Verkehrs mit Nowgorod und ermächtigte sie, einen Frieden mit neuer Kreuzküssung herzustellen. Mit der Leitung der Höfe betraute es Dorpat und wies das Kontor an, sich nach der Skra und den Weisungen der livländischen Städte, in dringenden Fällen Dorpats, zu richten.[3]) In der Leitung des hansisch-russischen Verkehrs wie des hansischen Kontors in Nowgorod war hierdurch die praktische Vorherrschaft der livländischen Städte nach dreiviertelhundertjährigem Ringen um dieselbe anerkannt.[4])

---

[1]) HR. 2. I n. 226 § 21—31, 229, II n. 137, 331.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 18, II n. 327, 328, 329 § 5, 6, 8, 331—333, 336, 339, 340, 586, 601, 625, Livl. UB. IX n. 177, 753, vgl. 792.

[3]) HR. 2. II n. 602 § 1—3, 608 § 9, 622—624.

[4]) Vgl. Schwartz i. Livl. UB. X S. XXXIf., Hausmann, Der Hof zu St. Peter i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 263ff.

Ein Mittel, den hansischen Handelsverkehr mit Nowgorod unabhängig von Verwicklungen politischer Natur zwischen Nowgorod und den Mächten Livlands zu stellen, fand der Hansetag zu Stralsund nicht. Das herausfordernde Verhalten Nowgorods gegen den Orden aber machte diesen zu einem unter den vorliegenden Umständen erwünschten Bundesgenossen der Städte. Der Orden in Livland und sogar in Preußen stellte jede Zufuhr nach Nowgorod ein. Nun brachen endlich auch die livländischen Städte alle Verbindungen mit Nowgorod ab. Die hansischen Kaufleute, die aus dem Arrest entlassen waren, räumten das Kontor. Lübeck verbot den überseeischen Hansen allen Verkehr mit Nowgorod.[1]) Verletzungen der Sperre selbst durch Hansen blieben natürlich auch diesmal nicht aus. Die einzelnen Städte wollten nicht andere einträgliche Verkehrsrichtungen aufgeben, nur weil dadurch Nowgorod Zufuhren erhalten konnte. So lehnte Lübeck es ab, deswegen die hansischen Handelsniederlassungen in Åbo und Wiborg zu verbieten. Riga mochte den Verkehr nach Polozk nicht einstellen. Dorpat setzte sogar den Verkehr nach Pskow fort.[2])

Zwischen Nowgorod und dem livländischen Orden aber spitzte sich das Verhältnis zum Kriege zu. Unter solchen Umständen war es freilich besser, die Sperre nicht auf Pskow auszudehnen, um es nicht an die Seite Nowgorods zu drängen. Vielmehr schloß in Voraussicht des Krieges der Meister Heidenreich Vincke mit Pskow am 8. September 1443 einen zehnjährigen Frieden ab. Vermittlungsversuche der verschiedenen Nachbarmächte lehnte er ab, teils aus Mißtrauen in die Aufrichtigkeit ihrer Absichten.[3])

Jahrelang währte der Unfriede zwischen Livland und Nowgorod und lag der hansisch-russische Handel darnieder. Dem Orden und der Hanse kam es zustatten, daß auch König Christof von Dänemark Feind Nowgorods wurde und sich den Sperrmaßregeln beider anschloß, vielleicht sogar Anfang 1447 ein Bündnis mit dem livländischen Orden einging.[4]) Aus Preußen sandte der Hochmeister

---

[1]) Livl. UB. IX n. 870, 892, HR. 2. II n. 698—700, 701 § 1, 17, 702, 703, 709, 711, 712.

[2]) HR. 2. II n. 716—719, III n. 103, 106 § 4, 10, 110, 112, 155—157, 160 § 1, 4, 164, Livl. UB. X n. 1, 12, 37 u. a.

[3]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XVIII ff.

[4]) Livl. UB. X n. 200, 211, 213, 216, HR. 2. III n. 227, 276, Schwartz i. Livl. UB. X S. XXII f., Christensen, Unionskongerne, S. 115 u. Anm. 3, 5—7.

Hülfe, aber es gelang ihm nicht, die deutschen Fürsten, den römischen König und andere Herren für den Kampf zu interessieren, der nach dem Ablauf eines Stillstands im Sommer 1447 mit Heftigkeit auszubrechen drohte.

Dagegen gelang es Nowgorod, trotz des Beifriedens Pskow auf seine Seite zu ziehen. Und der Orden geriet in Furcht, daß die anderen Slawenvölker, Böhmen, Mähren, Polen, Moskauer, dazu Tataren und Wallachen, die Partei Nowgorods ergreifen möchten. Nowgorod fühlte sich gestärkt und zeigte sich unnachgiebig.

Andererseits suchte Polozk sich die Tatsache zunutze zu machen, daß es nunmehr der einzige Zielpunkt des livländisch-hansischen Handels im Osten war. Riga jedoch lehnte es ab, den Verkehr zur See über seinen Hafen den Polozkern freizugeben, trotz des Anerbietens, daß die Deutschen dafür nach Witebsk und Smolensk sollten verkehren dürfen. Gleichwohl bestätigte am 3. Mai 1447 auch Casimir den Vertrag von Kopussa.[1]) Die Sicherheit des Dünaverkehrs war dadurch zwar für die Deutschen verbessert. Aber Polozk und sein Herr hielten streng darauf, daß die Rigaer Polozk als Stapel und Endpunkt ihres Verkehrs ansahen, und verwehrten ihnen jede Verbindung mit Witebsk und Smolensk, so Anfang 1448, als verschiedene Kaufleute des Kontors zu Polozk in vierzig Schlitten Salz dorthin schaffen wollten.[2])

Die Haltung Nowgorods, der Übertritt Pskows, die Besorgnis, daß eine Fortdauer des Streits Nowgorod weitere Bundesgenossen zuführen werde, die Ausbreitung eines Schmuggelhandels, der von zahlreichen deutschen Kaufleuten auf den Höfen der Russen in Nowgorod betrieben wurde, — alles zusammen ließ den Orden an Frieden denken. Abgeschlossen wurde derselbe am 25. Juli 1448 auf der Narowa zwischen Nowgorod und Pskow einerseits, dem Orden und den geistlichen Stiftern Livlands sowie der Stadt Dorpat andererseits auf 25 Jahre.[3])

Der Hanse und den livländischen Städten schien nun die Fortführung der Verkehrssperre aussichtslos. Schon wurde in Flandern als Folge ihrer langen Dauer über eine Verschlechterung des Pelzwerks Klage geführt. Die livländischen Städte wußten

---

[1]) Livl. UB. X n. 272, 529; n. 331, vgl. 315, 336.

[2]) Livl. UB. X n. 416, Hans. UB. VIII n. 72.

[3]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XXIV f., das. n. 470, vgl. 500.

Lübeck von der beabsichtigten Besendung Nowgorods abzuhalten und schlossen allein namens der Hanse am 1. März 1450 einen Beifrieden auf sieben Jahre bis zum 24. Juni 1457, der die alte Kreuzküssung wiederherstellte.[1]) Sie waren zum Abschluß eines zeitlich begrenzten Friedens von der Hanse nicht bevollmächtigt, empfanden auch selbst, daß ein solcher für die Hanse nicht günstig war. Die Überzeugung von der Aussichtslosigkeit und den für den hansischen Handel schädlichen Wirkungen einer fortgesetzten Sperre nötigte sie dazu. Andererseits erklärt sich die Bereitwilligkeit Nowgorods zur Herstellung eines Friedens auf den alten Grundlagen doch wohl daraus, daß die Sperre sich auch ihm unangenehm fühlbar gemacht hatte.

Die abermalige Eigenmächtigkeit der livländischen Städte nötigte Lübeck aufs neue, ihnen gegenüber sein Recht auf die oberste Leitung der hansischen Handelspolitik hervorzuheben. Es genehmigte zwar den Frieden für diesmal, verbat sich aber für künftig ähnliche Rücksichtslosigkeiten. Es hielt daran fest, zum Abschluß einer neuen Kreuzküssung eine eigene Gesandtschaft nach Nowgorod schicken zu wollen, und lehnte jede vorbereitende Mitwirkung der livländischen Städte dabei rundweg ab, verbot ihnen überhaupt für die Zwischenzeit alle weiteren Verhandlungen mit den Russen.[2])

Alsbald wurde nun von Lübeck der Verkehr nach dem livländisch-russischen Osten mit Lebhaftigkeit wieder aufgenommen. An der 1450 nach Reval abgesandten lübischen Flotte von sieben Schiffen waren 121 Kaufleute mit Waren im Wert von 136111 M. lüb. beteiligt.[3])

Als der Friede in sicherer Aussicht stand, sorgten die livländischen Städte für die Wiederherstellung und Befestigung des hansischen Handels durch geeignete Verordnungen. Den westlichen Nichthansen sollte streng und vollständig jede direkte und indirekte Handelsverbindung mit Russen unmöglich gemacht werden. Gegen die Fälschung von Wein und Pelzwerk, die Kleinheit der Honigtonnen, die Kürze der Tuche und unredliche Packung der Heringe erließen sie Verordnungen. Das Verbot des Borghandels erneuerten sie.

---

[1]) HR. 2. III n. 415—421, S. 393 f., n. 515, 516 § 1, 517, 520, 598 § 1, 2, 599, 600, vgl. 723 § 3. Lüb. UB. VIII n. 671.

[2]) HR. 2. III n. 723 § 3, vgl. § 4.

[3]) Lüb. UB. VIII n. 737.

Nur „rede ume rede“ sollte mit den Russen Handel getrieben werden und die Ware vor Augen sein.[1]) Dagegen griff es über die von Lübeck 1442 gemachten Zugeständnisse weit hinaus, daß die livländischen Städte dem Kontor bei seiner neuen Konstituierung eine würdige Persönlichkeit für einen Ältermann zu setzen beschlossen, der gemäß der Skra die Verwaltung und Ordnung des Kontors wiederherstellen sollte.[2]) Mehr als zuvor suchten sie nun sich dem Kontor als die eigentlich vorgesetzte Behörde zur Geltung zu bringen, die über der Aufrechterhaltung der Skra jederzeit zu wachen für ihre Hauptaufgabe hielt.[3])

Von Lübeck begehrten die livländischen Städte 1451 ein Verbot der Landfahrt mit Tuch, Pelzwerk, Wachs, den kostbaren Gütern, zwischen Preußen und Livland sowie zwischen Danzig und Lübeck, überhaupt zwischen den östlichen Gegenden und den Niederlanden. Es sollte dadurch nach ihrer Meinung einer wachsenden Konkurrenz Danzigs begegnet werden. Die Hanse jedoch besorgte, daß solche Verbote den Verkehr anderer nichthansischer Elemente mit Nowgorod auf ungewöhnlichen Wegen befördern würden. Sie vermied es 1453, eine Entscheidung zu treffen.[4])

Dazu eignete sich in der Tat die Zeit auch schlecht. Nicht minder ungünstig war sie einem neuen kräftigen Aufschwung des russisch-hansischen Handels. Ein Jahr nach der Wiederherstellung des Handelsfriedens verhängte die Hanse die Handelssperre gegen Flandern. Auch das Verhältnis zwischen Lübeck und England war feindselig. Zwischen Schweden und Dänemark brach 1451 der Krieg aus, ihre Auslieger beunruhigten die Ostsee. Und noch viel beträchtlicher wurde im Verlauf des 1454 ausgebrochenen Ordenskrieges durch die Auslieger Danzigs der neutrale Seeverkehr, wie gezeigt, vor den livländischen und preußischen Ordenshäfen bedrückt.[5])

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß der Seekrieg, der doch größtenteils die Gewässer vor den preußischen Küsten beunruhigte,

---

[1]) HR. 2. III n. 598 §§ 4, 6—11, 17, 18, 599—602, vgl. 723 § 2, 5, IV n. 196 § 25—28.

[2]) HR. 2. III n. 598 § 3, 602.

[3]) Vgl. z. B. HR. 2. IV n. 761, V n. 384 § 18, 587 § 5—7, 826 § 7, VI n. 62 § 3—5.

[4]) HR. 2. III n. 723 § 1, IV n. 140 § 1, 141, 180 § 13, 196 § 33, 218.

[5]) Vgl. Band I, S. 404 und oben S. 28, 166f., 176 u. später.

dazu die Feindschaft zwischen Amsterdam und Danzig, die Neutralen stärker nach Livland hinüberdrängten. Ein lebendiges Bild von dem Seeverkehr Rigas in dieser Kriegzeit gewährt eine Anzahl Handelsbriefe aus dem Mai und Juni 1458.[1]) Die Hamburger, Kampener, Greifswalder, Wismarer Schiffe, alle fuhren in Flotten nach Riga. Das Hauptinteresse der Kaufmannschaft im Osten aber konzentrierte sich auf die lübische Flotte. Die völlig überragende Wichtigkeit des lübischen Marktes für Livland tritt so recht in dieser Zeit hervor. Die Nowgorodfahrer, deren Handelsbetrieb auch Reval und Narwa mitumfaßte, und die Rigafahrer Lübecks waren die beiden wichtigsten Gruppen von Händlern für das Land.[2])

Wohlbehalten lief die rigische Baienflotte in Stärke von 25—30 Schiffen 1458 in Riga ein. Besorgt sahen nun die dortigen Salzhändler dem Erscheinen der holländischen Salzflotte entgegen. Auf deren Ausbleiben hofften aber auch die Hansen, die in Riga Asche und Holz kaufen wollten.[3]) Die Ankunft der binnenländischen Händler andererseits ließ wegen des gerade gespannten Verhältnisses zwischen Litauen und Livland länger als gewöhnlich auf sich warten. Sie forderten für das Pelzwerk hohe Preise, bezeigten aber keine Neigung zu Tucheinkäufen. Von den mannigfachen Tuchsorten, niederländischen, nordfranzösischen, englischen, die von Lübeck her auf den rigischen Markt gebracht waren, wünschten sie noch am meisten englische Tuche zu kaufen. Jedoch die Zunahme des Verbrauchs dieser im Osten, deren Einfuhr nach Livland bisher, ausdrücklich seit 1415, verboten gewesen, infolge der letzten Handelssperre gegen Flandern aber beträchtlich zugenommen hatte, war den wendischen wie livländischen Städten unwillkommen. Unmittelbar nach der Wiedereröffnung des hansischen Handels mit Flandern hatten die Livländer daher eine Erneuerung des Verbots

---

[1]) Veröffentlicht von W. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898.

[2]) Vgl. auch HR. 2. IV n. 568 § 4. — Die hauptsächlich in drei Schiffen verfrachtete Ladung, die am 30. Mai 1456 von Reval her in Lübeck anlangte, gehörte 107 Kaufleuten und hatte einen Gesamtwert von 96000 M. lüb., Hans. UB. VIII S. 296 Anm. 5. Die überaus mannigfaltige Ladung des 1468 auf der Fahrt von Lübeck nach Reval untergegangenen Holks im Gesamtwert von über 100000 rhein. Gulden gehörte mehr als 60 lübischen Kaufleuten, darunter waren u. a. 200 Terlinge Tuch, über 90 Last Honigseim, über 10000 rhein. Gulden in bar, deren Wechselkurs in Livland besser als in Lübeck war, Hans. UB. IX n. 550 u. Anm. 1, 558, vgl. auch oben S. 216 Anm. 7.

[3]) Vgl. auch Hans. UB. VIII n. 1057. Siehe Band I S. 434.

der englischen Tuche in Erwägung gezogen für Livland, Nowgorod, Pskow, Polozk und überhaupt Litauen. Doch erfolgte der Erlaß eines solchen durch die Hanse, ausgenommen für gewisse Sorten englischen Tuchs, erst 1465.[1])

Trotz der engen Beziehungen zu Lübeck verfolgten aber die livländischen Städte ihre verkehrspolitischen Ziele nun mit wachsender Entschiedenheit. Sie selbst wollten die Hauptmärkte und Umschlagsplätze zwischen den binnenländischen und überseeischen Kaufleuten werden und die Vermittlung des Handels zwischen beiden Gruppen ihrer eigenen Kaufmannschaft vorbehalten. In diesem Streben begannen sie allmählich auch den überseeischen hansischen Kaufleuten Hindernisse zu bereiten. Sie verwehrten ihnen den Kleinhandel, wollten ihnen die Feilhaltung ihrer Waren nur für drei Tage in der Woche gestatten. Lübeck begehrte 1442 insbesondere von Reval die Wiederherstellung der alten Handelsfreiheit, nach der die überseeischen Hansekaufleute in den livländischen Städten dieselben Rechte genossen wie deren Bürger. Es wollte in seinem Archiv nachforschen lassen nach Privilegien, die seinen Handel dort gegen solche Beschränkungen sicherstellten.[2])

Möglicherweise wirkte der Protest Lübecks für einige Zeit. Elf Jahre später jedoch kamen die livländischen Städte auf jene Absichten zurück. Doch konnten sie sich auch jetzt zu einem Verbot des selbständigen Kleinhandels der Fremden nicht entschließen, obwohl sie deren Tätigkeit für einen gründlichen Verderb ihrer eigenen Kaufmannschaft erklärten. Nur den Handelsbetrieb der russischen Krämer schränkte Reval ein.[3]) Dann aber unternahm Riga den entscheidenden Vorstoß gegen die von Lübeck vertretene Freiheit des Handels der hansischen Gäste. Etwa Ende 1459 verbot es den Fremden allgemein den Handel untereinander. Vielleicht waren ein treibender Grund zu diesem Schritt die zunehmenden Erwerbsschwierigkeiten, unter denen die Bürger infolge des Ordenskriegs zu leiden hatten.[4]) Hatte Riga die Bergfahrt auf der Düna den überseeischen Kaufleuten schon seit dem 14. Jahrhundert gesperrt, so beraubte es nun die überseeischen hansischen

[1]) HR. 1. VI n. 164, 168, vgl. HR. 2. II n. 329 § 11, III n. 598 § 9, im übrigen oben S. 80 u. Anm. 6.

[2]) HR. 2. II n. 602 § 5, 6, 603 § 3, 623 § 3.

[3]) HR. 2. IV n. 180 § 15, 319, 369 § 8, 422 § 12.

[4]) Vgl. Hausmann i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 273f.

Kaufleute des Vorzugs, den sie durch den direkten Verkehr mit den binnenländischen Fremden am Platz vor den nichthansischen bisher noch besessen hatten.

Das Vorgehen Rigas befremdete selbst die anderen livländischen Städte. Aber weder deren noch Lübecks ernstliche Vorstellungen hatten Wirkung.[1]) Riga setzte eine Strafe von 10 M. auf den Handel zwischen Gast und Gast, erklärte es für den obersten Grundsatz jeder Stadtpolitik, die eigenen Bürger in ihrem Erwerb zu schützen, und wollte von einer Verletzung alter Freiheiten und Privilegien der Lübecker nichts wissen.[2]) Lübeck rief die Landesherrschaft um Unterstützung seiner Ansprüche gegen Riga an. Dieser Schritt drängte jedoch die anderen livländischen Städte auf die Seite Rigas. Riga selbst erhob 1469 schwere Vorwürfe gegen Lübeck, weil es als Haupt der Hanse innere Angelegenheiten der Städte vor die Herren bringe und dadurch gröblich hansische Statuten verletze.[3]) Es nahm aus dem Vorgehen Lübecks Anlaß, die Lübecker zur strengen Beobachtung seiner Verbote anzuhalten. Drohungen Lübecks nutzten nichts. Riga erbot sich auf dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1470 zu Recht. Die Angelegenheit ruhte wieder. Erst sechs Jahre später kam Lübeck auf seine früheren Forderungen Riga gegenüber zurück und drohte sich nötigenfalls an die Aussteller seiner Privilegien wenden zu wollen.[4])

Mit dem Vorwurf, daß Lübeck die Landesherren in innere hansische Angelegenheiten hereinziehe, waren die livländischen Städte doch nicht ganz im Recht. Die Privilegien, für deren Behauptung Lübeck kämpfte, waren ihm und den überseeischen deutschen Kaufleuten im 13. Jahrhundert von den livländischen Landesherren, dem Erzbischof von Riga, dem Bischof von Ösel, dem Ordensmeister und dem ganzen Orden verliehen worden. Diese hatten über deren Anerkennung oder Verwerfung zu entscheiden, nicht Riga.[5]) Dennoch führte Lübeck seine Drohung nicht aus, obwohl Riga unnachgiebig blieb und sein erfolgreicher Vorstoß auch bei seinen Genossinnen Nachahmung fand. Auf eine Parteinahme

[1]) HR. 2. IV n. 757 § 1, 758, 764, 766, 767, 770.
[2]) HR. 2. VI n. 143, vgl. Hans. UB. IX n. 533.
[3]) HR. 2. VI n. 144 § 1, 145, S. 111 Anm. 1, Hans. UB. IX S. 442 Anm. 1.
[4]) HR. 2. VI n. 151, 278 § 4, 338, VII n. 377.
[5]) Vgl. z. B. Hans. UB. I n. 751, 786, 1301.

der Landesherrschaft für seine Sache konnte Lübeck nicht wohl rechnen.

So waren nun in Livland auch die überseeischen Hansen den beiden von der hansischen Fremdenpolitik gegen die Nichthansen geprägten allgemeinen Verboten unterworfen. Zu dem Verbot der Bergfahrt auf der Düna, des Verkehrs also über den Ankunftshafen hinaus im Hinterland war ein Verbot des Gästehandels getreten.[1]) Die livländischen Städte kannten die Stärke ihrer Stellung gegenüber den überseeischen Hansen. Sie verfolgten ihre Politik um so sicherer, da die Bedeutung Nowgorods für den hansischen Handel immer schneller und vollständiger dahinsank.

Das Verhältnis zwischen Nowgorod und der Hanse blieb vorerst friedlich. Trotzdem die versprochene hansische Gesandtschaft weder damals noch später erschien, gelang es den livländischen Städten, Nowgorod zu einer Verlängerung des Beifriedens bis 1465, darauf noch bis Mittsommer 1468 zu vermögen. Doch mußten sie den Russen wiederholt die feste Zusage erteilen, daß inzwischen endlich die verheißene Gesandtschaft der überseeischen Hansestädte zur Aufrichtung einer neuen Kreuzküssung und Regelung der gegenseitigen Beschwerden erscheinen werde.[2]) Anfang 1468 jedoch suchte Nowgorod durch Arrestierung der hansischen Kaufleute diesem Verlangen noch größeren Nachdruck zu geben. Darauf antworteten die livländischen Städte sogleich mit einem Verbot alles Handels mit den Russen, begehrten in erster Linie von Danzig und Königsberg die Einstellung des Besuchs der Newa und Narwas und untersagten den Handel mit dieser Stadt überhaupt. Eine Gesandtschaft, die sie im August nach Nowgorod schickten, hatte keinen Erfolg.[3]) Denn sie lehnte in Übereinstimmung mit der Hanse den erneuten Anspruch Nowgorods ab, daß die Hanse ihm für jede Beschädigung seiner Angehörigen zu Wasser wie zu Lande hafte.

So waren die Beziehungen wieder unterbrochen, der Hof geschlossen, die Peterskirche zugemauert, die Kaufleute nach Narwa

---

[1]) Das Stapelrecht, das Riga sich im Lauf dieses Jahrhunderts beilegte, ist in Kraft geblieben bis 1861.

[2]) HR. 2. IV n. 562, vgl. Hans. UB. VIII S. 441 Anm. 2, das. S. 496f. Anm. 4, HR. 2. V S. 50 Anm. 4, n. 101 § 1, 2. — n. 587 § 2, 3, 745—748, vgl. S. 538 Anm. 2, n. 826 § 2, 828, Hans. UB. IX n. 180 u. Anm. 2, 209.

[3]) HR. 2. VI n. 59—61, 62 § 9, 11, 16, n. 65, 68—72. Hans. UB. IX n. 429.

übergesiedelt.[1]) Überhaupt war Narwa im Lauf der Zeit mehr und mehr über seine beiden Rivalen im Schleichhandel mit Rußland, Wiborg und Åbo, hinausgewachsen. Das Interesse der hansischen Kaufmannschaft am Handel in Narwa hatte zugenommen. In Lübeck besonders hatte sich eine besondere Gruppe der nach Narwa verkehrenden Kaufleute gebildet, die wie die Revalfahrer aus dem Schoß der Nowgorodfahrer hervorgegangen waren.[2]) Erst der große Hansetag zu Lübeck im August 1470 vereinbarte mit den Vertretern der livländischen Städte ein scharfes Handels- und Verkehrsverbot gegen Nowgorod, das Ostern 1471 in Kraft treten sollte. Die Hanse machte zur Vorbedingung eines Friedens wie einer Gesandtschaft, daß Nowgorod Nieburs Kreuzküssung und alle anderen alten Bräuche und Freiheiten vollinhaltlich anerkenne und zu beobachten gelobe. Sie ermächtigte die livländischen Städte, unter denselben Bedingungen einen Beifrieden mit Nowgorod abzuschließen.[3])

Zwar suchte auch diesmal Narwa, unterstützt vom Orden, in gewohnter Weise sich das Handelsverbot zunutze zu machen. Und die livländischen Städte gestatteten den Bewohnern von Pskow, wenngleich sie den Verkehr dorthin während der Sperre untersagten, in Dorpat zu Markt zu gehen.[4]) Andererseits wurde die Wirkung der Sperre gegen Nowgorod dadurch verstärkt, daß das Verhältnis zwischen Riga und Polozk seit Jahren schon getrübt war.

Bereits die schwere Pest, die 1464 von Riga her nach Polozk durch die Dünaschiffer eingeschleppt worden war, hatte den gegenseitigen Verkehr unterbrochen.[5]) Im Frühjahr 1466 waren die Erbitterung der Polozker und eine abermalige Unterbrechung des

[1]) HR. 2. VI n. 144 § 4, 147, 184 § 42, Hans. UB. IX n. 749. Vergeblich suchten die livländischen Städte das Original von Nieburs Kreuzküssung zu erlangen. In Riga, der ältesten livländischen Stadt, war es nicht zu finden, nur eine Abschrift, auch in Lübeck fand es sich nicht. Wisby besaß es, stellte ihnen aber nur eine Abschrift zur Verfügung, erbot sich jedoch, an einer etwaigen Gesandtschaft der überseeischen Städte nach Nowgorod zusammen mit Lübeck teilzunehmen und dann seinen Boten das Original mitzugeben, HR. 2. VI n. 278 § 2, 281, 338, 368, 585.

[2]) Vgl. HR. 2. VII n. 338 § 222, 363 u. die Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 356 §§ 130—132, Hans. UB. IX n. 755, vgl. HR. 2. VI n. 391—394, 437 § 18.

[4]) HR. 2. VI n. 493 § 4, 7, 494, 495, 583.

[5]) Hans. UB. IX n. 151 u. Anm. 1, 155.

Verkehrs herbeigeführt worden durch Zusammenstöße zwischen Russen und Deutschen in Riga, wobei verschiedene Russen übel zugerichtet waren. Infolge der Drohungen von Polozk hatte Riga den Seinen dann die Fahrt dorthin, vor allen Dingen die Zufuhr von Salz, untersagt, die russischen Strusen unbeladen wieder heimgeschickt, die russischen Waren bei sich arrestiert, um dadurch den Abzug seiner noch in Polozk befindlichen Kaufleute und ihrer Waren zu sichern.[1]) Ein Vermittlungsversuch des Erzbischofs Silvester von Riga war erfolglos, wiewohl er und Riga den Polozkern entsprechend dem Frieden von Kopussa freien Verkehr zusagten. Jahrelang lag der Handel darnieder.

Als die Rigaer sich 1469 von Polozk durch betrügliche Zusicherungen zur Wiederaufnahme des Verkehrs bewegen ließen, wurden sie dort im Herbst nebst ihren Waren arrestiert. Wie schon 1468 rief auch Anfang 1470 der Erzbischof den Polenkönig Casimir in seiner Eigenschaft als Großfürsten von Litauen um Beistand an.[2]) In Verhandlungen zwischen Riga und Polozk vor dem König trat letzteres u. a. wieder einmal mit dem alten Anspruch auf Freiheit des Seeverkehrs über Riga hinaus hervor, wie sie für seine Bürger zu Großfürst Witolds Zeit bestanden habe.[3]) Riga bestritt rundweg, daß das der Fall gewesen sei, bat aber zugleich schleunigst Danzig um ein Gutachten, wie es das Wohl und Interesse des gemeinen Kaufmanns erfordere; es rief das Solidaritätsgefühl Danzigs in dieser Frage an. Denn Danzig befand sich den Bewohnern seines polnischen und litauischen Hinterlandes gegenüber in der gleichen Lage und besaß zudem einen großen Einfluß beim König. Die Auskunft Danzigs lautete denn auch, daß es seinem Rat und seinen alten Bürgern unbekannt sei, daß irgendwelche binnenländischen Handelsgäste über See von und nach Danzig verkehrt hätten.[4]) Weder damals noch in späteren Verhandlungen 1471 wurde eine Vereinigung zwischen Riga und Polozk erzielt. Noch jahrelang blieben die Beziehungen zerrissen.[5]) Dies scheint u. a. zur Folge gehabt zu

---

[1]) HR. 2. V n. 823, Hans. UB. IX n. 275, 277, 289, 295, 298, 316—318 u. die Anm., vgl. n. 462, 694.

[2]) Hans. UB. IX n. 462, 694, 758.

[3]) Vgl. dazu Band I S. 98.

[4]) Hans. UB. IX n. 711, 716.

[5]) Vgl. Hildebrand, Das Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 380 und ergänzend die Urkunden bei Napiersky, Russ.-livl. Urkunden, n. 260, 261.

haben, daß die Verbindungen zwischen Riga und Wilna, dessen Handel sich sonst nach Danzig richtete, lebhafter wurden.[1])

Der hansische Handel mit Rußland und Oberlitauen stand um dieselbe Zeit still, als die Hanse im Westen gegen die Engländer und Holländer Front machte und ihnen den Verkehr nach der Ostsee verschloß.[2]) Unter den Hansestädten des Ostens mußte von den Zerwürfnissen dort den Hauptvorteil Danzig ziehen, Reval unter ihnen am meisten leiden.

Aber die Tage des trotzigen Nowgorod waren gezählt. Von Moskau her machte sich endlich das Unheil auf den Weg gegen die Stadt. Die Kraft des Großfürstentums Moskau hatte während der letzten Menschenalter nicht mehr bis Nowgorod und Pskow gereicht. Durch innere Wirren und durch Kämpfe gegen die Tataren war es völlig in Anspruch genommen. Unter diesen Umständen war es Witold seinerzeit geglückt, einen vorherrschenden Einfluß über beide Stadtrepubliken zu gewinnen. Aber auch die Macht Litauens war nach Witolds Tode zurückgegangen. Durch die neue Verbindung mit Polen wurde sie von ihren eigentlichen Aufgaben, dem Widerstand gegen die russische Macht, abgelenkt.

Da erhielt in Iwan III., der seinem Vater Wassili II. 1462 in der Herrschaft folgte, Moskau einen Fürsten, der seine Politik wieder darauf richtete, seine Oberhoheit über Nowgorod und Pskow auszudehnen. Die polnisch-litauische Macht suchte seinem Streben entgegenzuarbeiten. Es handelte sich um die Vorherrschaft im westlichen Rußland. Pskow war geneigt sich dem Großfürsten unterzuordnen. Nowgorod dagegen nahm im November 1470 die Schutzherrschaft König Casimirs an. Iwan erklärte dies für Hochverrat. Jedoch auch der Orden in Livland erkannte, was auf dem Spiel stand. Auch er sprang dem übrigens politisch wie militärisch seit lange im Niedergang befindlichen Gemeinwesen durch ein Bündnis bei.[3])

Im Juni 1471 fielen die Heerhaufen Iwans III. allenthalben verheerend ins Gebiet von Nowgorod ein. Die wenig zahlreichen und untüchtigen Truppen der Stadt wurden geschlagen. Da wartete

[1]) HR. 2. VI n. 278 § 4, Hans. UB. IX n. 744, Teilnahme von Lübeckern am Handel nach Wilna und Polozk vgl. n. 758.

[2]) Vgl. oben S. 51, 96, 101 ff.

[3]) Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 318 ff., HR. 2. VI S. 537 u. Anm. 1.

Nowgorod in plötzlicher Mutlosigkeit nicht erst eine Belagerung ab, sondern unterwarf sich am 11. August dem Großfürsten. Es mußte große Zahlungen leisten, Land abtreten und seine Verbindung mit Litauen für immer lösen. Die einflußreichen Posten der Stadt wurden zu größerer Sicherheit mit Anhängern Iwans besetzt.

Inzwischen war die scharfe Handelssperre der Hanse gegen Nowgorod in Wirksamkeit getreten. Durch die Verwüstungen des Krieges wurde sie der Stadt noch fühlbarer. Diese benutzte daher ihr gutes Verhältnis zum livländischen Orden, um mit der Hanse zum Frieden zu kommen. Überdies gewährleistete Iwan III. in seinem Friedensschluß mit Nowgorod die Fortdauer des freien Handels der Hansen dorthin. Als Nowgorod im Frühjahr 1472 durch eine Gesandtschaft in Verhandlungen mit den livländischen Städten trat, verhielten sich diese, wie ihnen von der Hanse aufgegeben war. Nowgorod erkannte anscheinend die alte Kreuzküssung und die alten Bräuche und Privilegien an. Der hansische Kaufmann bezog wieder den Hof von St. Peter.[1]. Der Handelsfriede war nun für etliche Jahre ungestört.

Noch ehe der letzte Bruch mit Nowgorod erfolgt war und dann während der Handelssperre hatte die Hanse sich wieder einmal mit einer Anzahl technischer Fragen ihres russischen Handels beschäftigt. Streitigkeiten zwischen dem Brügger Kontor, Lübeck und den livländischen Städten über große Mängel am Pelzwerk führten eine Erörterung der livländischen Städte über die überseeischen hansischen Kaufgesellen in Nowgorod herbei. Diese seien zu jung und unerfahren und ließen sich von den Russen durch große Zugaben beim Kauf über die Minderwertigkeit des Pelzwerks hinwegtäuschen. Die Kaufleute der überseeischen Städte möchten nur ihre Handlungsdiener nicht auf diese Zugaben anweisen, sondern sie besser mit Geld ausstatten, dann würden sie auch auf das Pelzwerk besser achtgeben.[2])

Auch dem Tuchhandel im Osten widmete die Hanse wieder einmal größere Aufmerksamkeit. Die Klagen der Russen, daß durch betrügliche Besiegelung und Verpackung minderwertige Tuche für Fabrikate aus Ypern und Poperingen ausgegeben würden, hörten nicht auf[3]) und nötigten die livländischen Städte zu schärferer

---

[1]) HR. 2. VI n. 583, 584, 586.

[2]) HR. 2. VI n. 64.

[3]) Hans. UB. IX n. 352, 354.

Kontrollierung der Tucheinfuhr. Auch die Hanse suchte sich den Wünschen ihrer russischen Abnehmer anzupassen. Sie hielt daran fest, daß nur die von alters üblichen Tuchsorten eingeführt werden sollten. In strenger Abschließung verordneten die Hansetage 1470 und 1476, daß alter Gewohnheit gemäß nur flämisches Tuch nach Livland und besonders nach Narwa, Nowgorod und Pskow zum Handel mit den Russen eingeführt werden dürfe. Auch die Einfuhr von Tuchen aus Eisenach, Zittau und anderen Orten und besonders von englischen nach Livland und Nowgorod sollte verboten sein.[1])

Noch sicherer hoffte die Hanse Betrügereien im Tuch- und Pelzhandel vorzubeugen, den Handel überhaupt mit dem Osten fester in ihrer Hand zu behalten dadurch, daß sie den zunehmenden Landverkehr zwischen dem Osten und Westen unterdrückte. Auch diesmals, wie schon zu Anfang der fünfziger Jahre gaben die livländischen Städte die Anregung dazu. Ihnen verhieß eine solche Politik den größten kommerziellen Nutzen. Die Hansetage 1470 und 1476 verboten den Landverkehr mit kostbaren Gütern, vor allem mit Pelzwerk und Wachs sowie Tuch, zwischen den überseeischen Städten und Livland, zudem zwischen Livland, Polen, Litauen und Flandern.[2])

Die Meinungsäußerung der livländischen Städte über eine Verfügung Lübecks an das Kontor zu Nowgorod 1476 zeigt, in welcher Stellung zum russisch-hansischen Handel sie sich nunmehr fühlten. Sie verlangten, daß niemand ohne ihr Mitwissen dem Kontor Anweisungen erteile, und begehrten die Kontrolle über den Briefwechsel und die Vereinbarungen zwischen diesem und dem Brügger Kontor.[3]) Sie gebärdeten sich als der alleinige Leiter und Vormund des Kontors auch dessen altem Haupt Lübeck gegenüber.

Gemeinsam erneuerten und vermehrten die Hanse und die livländischen Städte in denselben Jahren 1470 und 1476 die Verfügungen, die zur Einschränkung des Verkehrs der Nichthansen, besonders der Holländer, nach Livland und Rußland bestimmt waren. Noch eben 1474 im Friedensschluß mit England hatte die

[1]) HR. 2. VI n. 62 § 1, 17, 18, n. 64, 144 § 11, 148, 184 § 43, 278 § 6, 356 § 6—10, vgl. 493 § 5, 6; VII n. 338 § 211.

[2]) HR. 2. VI n. 278 § 3, 356 § 34, VII n. 338 § 210. Vgl. oben S. 99.

[3]) HR. 2. VII n. 318 § 4, 10, vgl. HR. 3. I n. 2 § 2, n. 3.

Hanse die Ausschließung der Engländer vom Verkehr nach Livland aufrecht erhalten.[1]) Schwerer war es, den Holländern zu begegnen. Denn nach wie vor führten sich diese unter dem Vorgeben, Kampener zu sein, und mit Beihilfe der Kampener und anderer süderseeischer Kaufleute in Livland ein und wurden dadurch der hansischen Vorzüge im Verkehr mit den Russen teilhaftig. Aber die hansischen Kaufleute klagten auch, daß der holländische Handel in Livland überhaupt zunehme. Dagegen machten nun die hansischen Erlasse von neuem Front. Nur Hansen sollten die russische Sprache erlernen, Nichthansen nur in den Seestädten Livlands Handel treiben. Auch Danzig sollte es ihnen unmöglich machen, sich Kenntnis der slawischen Sprache zu verschaffen. Ja die Hanse kam auf den schon 1423 von ihr gefaßten Beschluß zurück und begehrte von den Livländern, den Holländern den Verkehr dort nur als Schiffer und Schiffsleute zu gestatten.[2])

Eine Einschränkung des holländischen Handels mußte aber auch durch eine Verminderung des ausgedehnten Verkehrs der Süderseer in Livland erreicht werden. Die livländischen Städte griffen denn auch zu diesem Mittel, Riga eröffnete den Angriff. Es erhöhte für die Süderseer die Strafe für Verletzung des Gästehandelsverbots von 10 M. auf 50 M. und dehnte sie auf alle Vergehen von Süderseern gegen die Stadtgesetze aus. Die livländischen Städte erwogen 1477, ihnen sogar die Winterlage zu verbieten, und stellten es jeder Stadt frei, den Handel und Verkehr der fremden Handelsgäste — der Süderseer wurde nicht gesagt, weil sie zur Hanse gehörten und das eine Herausforderung dieser gewesen wäre — zu beschränken. Bürgernahrung vor allem sollte ihnen jedenfalls verwehrt sein.[3])

Da führte nun ein neuer Zwist zwischen Großfürst Iwan und Nowgorod, das sich weigerte, ihn in vollem Umfang des Worts als Beherrscher anzuerkennen, die Katastrophe herbei, die nach dem Gang der Entwicklung unvermeidlich geworden war. Die Umstände waren für den Großfürsten günstig. In Livland war der entschlossene Ordensmeister Bernd van der Borg durch schweren Zwist mit den

---

[1]) Vgl. oben S. 129.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 15, 20, 21, VII n. 338 §§ 189.4, 190.4, 367, Napiersky, Quellen des rig. Stadtrechts, S. 234 § 67.

[3]) HR. 2. VII n. 400, HR. 3. I n. 65 § 3, 4, 72 § 3, 73, 83 § 1, 88, 89.

geistlichen Herren von Riga und Dorpat in Anspruch genommen.[1]) Durch einen schnellen Winterfeldzug kam Iwan einer Hilfeleistung Litauens für Nowgorod zuvor und überwand mit Hilfe Pskows die Stadt, in der der Hader der Parteien tobte und der Hunger sich fühlbar machte. Am 15. Januar 1478 kapitulierte Nowgorod. Das Staatsarchiv wurde nach Moskau geführt und ebenso das Symbol der Stadtfreiheit, die Glocke, die in den Zeiten der Selbständigkeit die Bürgerschaft zur Versammlung gerufen hatte. Mit dem alten Nowgorod war es zu Ende. Was die Stadt an materiellem Wohlstand, Schätzen, alter eingewurzelter Bevölkerung besaß, wurde vom Großfürsten im Lauf des nächsten Jahrzehnts gänzlich vernichtet.[2])

Auch die hansische Kaufmannschaft in Nowgorod hatte unter der Umwälzung von 1478 zu leiden. Sie wurde nebst ihren Waren arrestiert. Schon im März beschlossen die livländischen Städte zu Walk sich für ihre Befreiung zu bemühen, verboten andererseits allen Handel nach Nowgorod bis auf weiteres. Aber es ist doch bezeichnend, daß sie zugleich Lübeck angelegentlich um Unterweisung baten, wie sie sich in diesen Sachen zum Besten des deutschen Kaufmanns verhalten sollten.[3])

Livland ward schnell inne, daß eine Veränderung von weitesttragenden Folgen eingetreten war. Seitdem der Großfürst Nowgorod und Pskow unterworfen hatte, fehlten die beiden Pufferstaaten, die bisher trennend zwischen Livland und dem Großfürstentum Moskau gelegen hatten. Und dieses war im Innern inzwischen ein mächtiger Staat geworden. Das Verhältnis zu diesem neuen Grenznachbarn war nun die Lebensfrage für Livland. Schon 1478 gestanden die livländischen Städte Lübeck ein, daß sie viel zu schwach seien, Moskau zu widerstehen.[4]) Daher auch ihr kleinlauter Ton in Sachen des Nowgoroder Kontors. Die Hilfe der Hanse, welcherart auch immer, gegen Moskau war jetzt für sie eine sehr wichtige Sache geworden, deren sie gegen Nowgorod und Pskow nicht bedurft hatten.

---

[1]) Zahlreiche Akten dazu i. HR. 2. VII, vgl. z. Orientierung Schiemann, Rußland, Polen, Livland, II S. 147ff., vgl. S. 102f., 124f., 137ff., Mettig, Gesch. d. Stadt Riga S. 64ff.

[2]) Schiemann, a. a. O. I S. 327ff.

[3]) HR. 3. I n. 83 § 2, 3, 84, 87, vgl. n. 144.

[4]) HR. 3. I n. 86.

Während das Großfürstentum Moskau in Feindseligkeiten mit Livland geriet, die den Handel zum Stillstand brachten, öffnete sich eine andere, lange verödet gewesene Straße wieder. Am 22. Juli 1478 wurden zwischen Polozk und Riga der Friede und die alten Verträge endlich wiederhergestellt.[1])

Aber der rigische Verkehr nach Polozk kam nicht recht wieder zur Blüte. Und der Zusammenbruch des Handels in Nowgorod leistete den Bestrebungen der livländischen Städte, den Austausch zwischen den Hinterländern und den überseeischen Gebieten auf ihre Märkte zu konzentrieren, weiteren Vorschub. Die Kontore zu Nowgorod und Polozk hatten sich überlebt.[2])

Es war mit der Entwicklung der Beziehungen der Hanse zu Nowgorod ähnlich ergangen wie mit ihrer Stellung zu Flandern und besonders zu Brügge. Nowgorod wie Brügge hatten faktisch keine Herren über sich gehabt, der Großfürst von Moskau und der Graf von Flandern waren es nur nominell. Die Stellung und Privilegien der Hanse wurden in Flandern wie in Nowgorod durch die Macht der dortigen Städte selbst garantiert. Dann aber erhob sich dort die Macht des burgundischen Herzogs und drückte die Städte mehr und mehr herab. Sie wurden gefügige Untertanen. Und auch Nowgorod, wie zuvor schon Pskow, mußten sich dem Großfürsten von Moskau unterwerfen und wurden ihm untertan, wie andere Städte seines Reichs. Die alte Selbständigkeit dort wie hier war dahin. Sie konnten der Hanse und ihren Privilegien keine Stütze mehr sein gegen die neuen Herren, auf welche die Hanse sich nun angewiesen sah. Diese aber gestanden ihr nur zu, was und solange es ihnen beliebte. Jedoch die burgundische Macht war eine Kulturmacht und wußte sehr wohl, daß sie sich selbst schadete, wenn sie die fremde Kaufmannschaft vernichten würde. Die russische Macht hingegen, die alles niederbrechen wollte, was für die neu unterworfene Stadt noch von Bedeutung sein konnte, trat erst die russische, dann auch die deutsche Kaufmannschaft in Nowgorod nieder. Die Gefangensetzung und Abführung der 49 deutschen im Petershof anwesenden Kaufleute 1494 ins Innere Rußlands und die

---

[1]) Napiersky, Russ.-livl. Urkunden, n. 265, Hildebrand, D. Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 380.

[2]) Vgl. für das Kontor zu Kowno u. i. allgem. oben S. 193f.

Wegnahme ihrer Waren vernichteten endlich auch den hansischen Handel äußerlich in Nowgorod, der schon gegenstandslos geworden war durch die in den achtziger Jahren erfolgten Massendeportationen der eingeborenen Kaufleute und Reichen von dort in die inneren russischen Städte.

Indeß diese Dinge waren bei der Art Iwans III. nur die selbstverständlichen Folgen des Ereignisses von 1478. Dort also ist der entscheidende Punkt für die veränderte Gestaltung der hansisch-russischen Beziehungen.

Hier im Osten des hansischen Handelsgebiets begann politisch eine andere Zeit, die auch die wichtigsten Veränderungen im Gang und in der Stellung des hansischen Handels zur Folge hatte. Das hansische Monopol für den westrussischen Außenverkehr ging verloren. Daran aber waren nicht bloß die politische Entwicklung im russischen Binnenland und der Fall Nowgorods schuld, sondern in nicht geringem Maß auch die hansische Handelspolitik. Diese überwand sich selbst dadurch, daß ihr Zwang neue Konkurrenten und neue Verkehrswege hervorrief. Die Konkurrenten im Osten waren zunächst noch nicht die zur See mit den Hansen wetteifernden Holländer und Engländer, sondern binnenländische.

---

4. Neue Wege und Wettbewerber der Hanse im Osten. Schluß.

Vergegenwärtigt man sich die oft lange dauernden Störungen und Hemmungen, die auf den Gang des hansischen Handels mit dem Osten einen mehr oder minder tiefgreifenden Einfluß ausübten, so ist es erklärlich, daß das häufige Darniederliegen der natürlichsten Handelsverbindungen allmählich dahinführte, daß andere angebahnt und schließlich ständig wurden.

Der Handel zwischen der hansischen Kaufmannschaft und den östlichen Völkern war abhängig in erster Linie von den politischen Verhältnissen der östlichen Mächte zueinander, Preußens und Livlands zu Polen, Litauen und Rußland. Er wurde aber auch stark beeinflußt durch die handelspolitischen Maßnahmen, welche die Hanse zum Schutz ihrer Stellung und ihres Verkehrs gegenüber

den auswärtigen Mächten zu ergreifen sich wiederholt genötigt sah. Auch das Verhältnis der Hanse zu den westeuropäischen Mächten, die Handelssperren der Hanse gegen Flandern und selbst die Zerwürfnisse zwischen der Hanse und England sind in diesem Zusammenhang von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Besonders stark wirkten diese verschiedenen Momente in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, etwa zwischen 1410 und 1466, zusammen, um dem Handel und Verkehr zwischen dem Osten und Westen neue Wege zu bahnen und neue Vermittler zu erwerben. Da die Hanse die Seestraßen beherrschte, schuf das nach dieser Richtung gehemmte Verkehrsbedürfnis sich neue Landverbindungen. Da die hansische Kaufmannschaft das Handelsleben von Skandinavien bis zum Saum der deutschen Mittelgebirge beherrschte, mußten diese Straßen im Süden ihr Handelsgebiet umgehen. Die geographisch und wirtschaftlich günstigste Stellung im Hinblick auf einen Zwischenhandel zwischen Ost- und Westeuropa hatte Oberdeutschland inne. Und noch ein wesentlicher Umstand kam hinzu, um den Handel der Oberdeutschen, der schwäbischen und nürnbergischen Kaufleute, im Osten zu fördern. Die Verkehrsverbindungen, in denen bisher Lemberg und das mittlere Westrußland zu den italienischen Faktoreien am Nordrand des schwarzen Meeres, Kaffa, Soldaja und Tana, gestanden hatten, wurden am Ende des 14. Jahrhunderts durch die Mongolen für längere Zeit gestört. Auch diese Gebiete des Ostens wandten sich mehr und mehr dem oberdeutschen Handelsgebiet zu.

Im Jahre 1311 erlangten die Nürnberger Zollfreiheit in Brabant. Es war der erste handelspolitische Versuch, den ein ausländischer Herrscher mit ihnen machte.[1]) 1326 erteilte ihnen Herzog Johann von Böhmen Erlaubnis zum freien Handel dort gegen Entrichtung der üblichen Zölle. 1347 erhielten sie von seinem Sohne Karl IV. für ihren Handel in Böhmen und Prag ein Privileg.[2])

Die Privilegierung der Nürnberger hing zusammen mit den

---

[1]) Hans. UB. III S. 585. Wie die Nürnberger sich dorthin den Weg gebahnt, vgl. das. S. 300 Anm. 2 (Zusage gegenseitiger Zollfreiheit zwischen Mainz und Nürnberg 1264 und Befreiung beim Zoll zu Koblenz im Anfang des 14. Jahrhunderts), S. 295 Anm., n. 545.2 § 43 (Zollfreiheit in Köln). Vgl. dazu Städtechron. I S. 222f. (Zollfreiheit Nürnbergs für etwa 70 Städte, besonders rheinische und brabantische, 1332).

[2]) Roth, Nürnb. Handel, I S. 35.

Versuchen, die Karl IV. machte, um sein Erbland zu einem Musterstaat zu erheben. Auch eine feste und regelmäßige Verbindung nach der See wollte er seinen böhmischen Untertanen, besonders den Kaufleuten von Prag verschaffen. Die Elbe gab diesen Absichten natürlich die Richtung. Böhmen im Verkehr nach Hamburg begegnen schon seit Beginn des 14. Jahrhunderts. Als 1365 Karl IV. Hamburg einen jährlichen Pfingstmarkt verlieh, verordnete er, daß dies verkündet werden solle in Ungarn, Österreich, Bayern und besonders Böhmen.[1]) Jedoch die hoffnungsvollen Anfänge eines böhmisch-hamburgischen Verkehrs hatten keinen Fortgang. Einerseits trat Magdeburg hemmend dazwischen, das schon im 14. Jahrhundert sein Stapelrecht für Getreide und sein Recht zur Verschiffung desselben nach Hamburg fest begründete.[2]) Andererseits verknüpfte sich das Handelsleben von Prag immer mehr mit dem der Oberdeutschen.

Diese machten in Prag nicht Halt. 1365 erhielten die Nürnberger in Polen von König Casimir Handelsfreiheit gegen Entrichtung der herkömmlichen Zölle. Ein nürnbergischer Chronist datiert von diesem Privileg den Beginn des nürnbergischen Verkehrs mit Polen.[3]) Schon diese Verleihung stand vielleicht in Zusammenhang mit dem gerade bestehenden Zerwürfnis zwischen Polen und dem Orden in Preußen.[4])

Von offenbarem Vorteil war andererseits für den Handel der Nürnberger die hansische Handelssperre gegen Flandern. Sie erwarben sich während derselben durch ihren Betrieb die Wertschätzung Flanderns. Der Dank bestand 1361 darin, daß den Nürnbergern im wesentlichen die gleichen Privilegien verliehen wurden, wie die Hansen besaßen.[5])

Gegen Ausgang des 14. Jahrhunderts waren nach Ulman Stromers „Püchel" nördlich der Alpen die Hauptstützpunkte des nürnbergischen Handels im Osten Prag, Krakau, Lemberg und Tana, im Westen

---

[1]) Hans. UB. IV n. 135 u. Anm. 2, vgl. II S. 25 Anm. 5, III S. 72 Anm., n. 387. Städtechron. VII (Magdeb. Schöppenchron.) S. 251.

[2]) Stein, Beiträge usw., S. 43 ff.

[3]) Roth, Nürnb. Handel, S. 41, Falke, Geschichte des deutschen Handels, I S. 123.

[4]) Vgl. Band I. S. 93.

[5]) Hans. UB. III S. 252 u. Anm. 1, n. 497—500, 503. Siehe Band I S. 23.

Brügge.[1]) Auch Breslau stand ihnen an Wichtigkeit für die Nürnberger wohl schon damals nur wenig nach. In London werden Nürnberger 1385 erwähnt.[2])

Im Anfang des 15. Jahrhunderts nahmen auch andere oberdeutsche Kaufleute am Handel mit dem Osten und Westen bereits lebhafteren Anteil. Ulmer trieben in Breslau, Konstanzer in Krakau Handel, letztere auch in regelmäßigem Verkehr in Brügge.[3]) Aber vergeblich bat Konstanz 1417 König Sigmund, ihm die Teilnahme an den hansischen Privilegien in Flandern, oder wenn dies nicht gehe, wenigstens dieselben Privilegien zu verleihen, wie die Kölner und Nürnberger dort besäßen.[4])

Zwischen der Kaufmannschaft Breslaus und Krakaus und der oberdeutschen wurde die Fühlung dauernd enger. Die Stapelrechte Thorns und Krakaus und die Unterdrückung des Seeverkehrs der polnischen und schlesischen Gäste in den preußischen Städten waren ebenfalls in derselben Richtung wirksam. Der Zusammenhang zwischen beiden Städten und der Hanse lockerte sich deshalb mehr und mehr. Dem flandrischen Reisenden Gilbert de Lannoy erschien Breslau 1414 als eine sehr schöne, reiche und großen Handel treibende Stadt. Und den gleichen Eindruck hatte er von Prag.[5]) Breslau und Krakau waren namentlich seit dem Verfall von Lemberg die großen Grenzmärkte zwischen dem germanischen und slawischen Europa.[6]) Hier sammelten sich von der Weichsel- und in allmählich wachsendem Maß auch von der Odermündung her die besseren Tuche des Westens, Heringe, Salz und die anderen Artikel der hansischen Einfuhr in die östlichen Länder, hier andererseits das Kupfer und Silber der Karpathen. Am Salzmarkt zu Breslau hatten die östlichen Händler, Polen, Ruthenen und andere, ihr Absteigequartier.[7]) Mit den westlichen Gegenden des hansischen Handelsgebiets, insbesondere mit den Niederlanden, standen beide Städte durch die eigenen und die Kaufleute anderer Hansestädte, namentlich Kölns,

---

[1]) Städtechron. I.

[2]) Hans. UB. III S. XX Anm. 1.

[3]) Schulte, Gesch. d. mittelalterl. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I S. 647, 611, 619.

[4]) HR. 1. VI S. 428 Anm. 1.

[5]) Script. rer. Pruss. III S. 450 c. 72, 75.

[6]) Vgl. Band I S. 91 f.

[7]) Codex diplom. Silesiae III S. 9a).

in Verbindung auf den beiden großen Straßen über Mittel- und Niederdeutschland, außerdem aber schon vor der Mitte des 14. Jahrhunderts über Prag, Nürnberg und Frankfurt am Main.[1]) Für den Verkehr der Oberdeutschen zwischen den slawischen Ländern und den Niederlanden war dies die wichtigste und für den hansischen Handel die unbequemste Konkurrenzstraße.

Auch in den Hansestädten der Küste selbst suchten die Nürnberger früh schon ihren Handel einzubürgern und mehr. Für den Handel in Lübeck besaßen sie seit 1332 durch kaiserliche Verleihung Zollfreiheit. 1373 gestanden beide Städte sich wechselseitig dieselbe zu.[2]) In Verbindung mit Lübeckern erschienen sie früh schon gelegentlich auf deren Fitte in Falsterbo. Von Lübeck aus suchten sie Köln auf.[3]) 1399 machten Nürnberger den während des nächsten Jahrhunderts nicht wiederholten Versuch, Kupfer und andere Waren von einem hansischen Hafen aus über See nach Flandern zu versenden, gestützt offenbar auf ihre Beziehungen zu den ungarischen Bergwerken und zu Krakau. Die preußischen Städte aber wiesen dies Eindringen in die wichtigsten Verkehrsrichtungen der Hanse mit Entschiedenheit zurück.[4]) Für den Silberhandel im Osten war die Bedeutung Nürnbergs so groß, daß 1401 bei Beratungen über die Silbereinfuhr nach Livland und Rußland die preußischen Städte Lübeck empfahlen, darüber sich auch mit Breslau, Krakau und Nürnberg ins Einvernehmen zu setzen.[5])

Die Erze der Karpathen und das Pelzwerk Westrußlands wurden seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts in zunehmendem Maß von der oberdeutschen Kaufmannschaft an sich gezogen und von ihr außer nach den Niederlanden auch nach Italien und insbesondere ihrem Hauptmarkt Venedig gebracht. Es war auch dies eine nicht ganz unbedenkliche Konkurrenz für die Hanse, denn manchen südländischen Kaufleuten wurde dadurch die Verbindung mit Brügge für diese Artikel entbehrlich gemacht.

Die Verkehrsstockung und Warenverteuerung, die mit dem

[1]) Hans. UB. III S. 276f. Anm. 3. Siehe oben Band I S. 92. Vgl. außerdem Hans. UB. V n. 400, 415, 1141, VI n. 1025 u. Anm. 2, III S. 283 Anm. 5, IX n. 759, S. 681 Anm. 2.

[2]) Städtechron. I S. 223, Hans. UB. IV S. 192 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. II n. 584 § 10, V n. 524.

[4]) HR. 1. IV n. 539 § 8, 540.

[5]) HR. 1. V n. 7 § 2.

Krieg der wendischen Städte gegen den Norden und die Holländer Hand in Hand gingen, 1426—1441, führten dem ostwestlichen Handel der Oberdeutschen vermehrtes Leben zu. Im Osten und Westen kam ihnen das Handelsbedürfnis der Völker entgegen. Und die Beendigung der Hussitenkämpfe 1434 gab ihnen freie Bahn zur Ausnutzung der günstigen kommerziellen Verhältnisse. Zwar stießen sie, als sie selbst in Preußen Wachs und Pelzwerk aufzukaufen und über Land nach Westen auszuführen versuchten, auf den Widerstand der preußischen Städte.[1]) Aber sie konnten von der Hanse nicht gehindert werden, aus Rußland mit Umgehung von Livland durch Litauen und Polen dieselben Güter zu beziehen und im Westen abzusetzen. Und Russen und Litauer benutzten die augenblicklichen Absatzschwierigkeiten in Livland, um ihr Pelzwerk nach Danzig, Warschau und Breslau zu führen, und erklärten der Hanse, daß ihnen dort geringere Scherereien mit der Prüfung desselben gemacht würden, als in Livland.[2]) Im Westen ließen sich die Nürnberger 1432 und 1433 ihre Privilegien in Brabant und Antwerpen, 1445 in Flandern, 1468 in beiden Ländern bestätigen.[3])

Der oberdeutsche Handel war seit den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts ein Faktor, mit dem die hansische Handelspolitik ernstlich rechnen mußte. Der Hansetag 1447 nahm zum erstenmal zu ihm Stellung in dem Beschluß, daß die Teilnahme an den englischen Privilegien der Hanse den Nürnbergern sogut wie den Niederländern und Engländern unter allen Umständen versagt bleiben solle.[4])

Direkt fühlbarer jedoch als der Kaufhandel machte sich im hansischen Gebiet selbst zunächst der Kramhandel der Oberdeutschen. Schon 1353 verbot die Willkür der Lübecker Krämerzunft den Vertrieb von Nürnberger Messern in kleineren Posten als halben Hunderten.[5]) 1401 erwogen die preußischen Städte zum erstenmal, wie man die Nürnberger Landfahrer von Preußen fernhalten könne.[6]) Denn diese trieben auch außerhalb der Marktzeiten zum Schaden der einheimischen Gewerbe Kleinhandel im Lande. In Lübeck

---

1) HR. 2. II n. 379 § 6.

2) HR. 1. VIII n. 625, Hans. UB. VI n. 737, Livl. UB. IX n. 153.

3) Roth, Nürnb. Handel, I S. 108f.

4) HR. 2. III n. 288 § 73.

5) Hans. UB. III n. 682 § 3.

6) HR. 1. V n. 31 § 4.

begehrte 1406 die Bürgerschaft vom Rat die Einschränkung des Kramhandels der Nürnberger.[1]) Gestattet war und blieb ihnen in Lübeck, Keller wie die anderen Fremden zu mieten und darin feilzuhalten nur die Erzeugnisse ihrer Heimat, „Tand, den die Handwerker in Nürnberg herstellen". Der Rat sorgte dafür, daß sie sich keine Übergriffe darüber erlaubten, nicht bei anderen Gästen Einkäufe machten oder mit nichtnürnbergischen Artikeln handelten.[2])

In Preußen aber machte sich in den dreißiger Jahren der Handelsbetrieb der Nürnberger Landfahrer so unbequem fühlbar, daß seit 1438 die preußischen Städtetage aufs neue die Beschränkung desselben in Erwägung zogen.[3]) Krämer, Messerschmiede, jedoch auch andere Ämter in den preußischen Städten fühlten sich besonders durch ihre Konkurrenz geschädigt.[4]) Der Hochmeister überließ es zunächst den einzelnen Städten, ihre Bürger durch geeignete Willküren dagegen zu schützen. Diese hofften ihnen die Möglichkeit längeren Aufenthalts im Lande durch ein Verbot des Besuchs der städtischen Wochenmärkte zu entziehen. Der Handel mit Spezereien sollte ihnen überhaupt verboten sein. Jedoch der Hochmeister versagte unter dem Einfluß der kleinen Städte des Landes, der Ritterschaft und der Ordensmitglieder seine Genehmigung dazu.[5]) Erst 1448 ging er auf die Absichten seiner großen Städte ein und erließ eine Landesordnung über den Verkehr der Nürnberger und der anderen mit Venediger Waren handelnden Fremden. Auch Handelsgesellschaften mit Einheimischen wurden ihnen bei schwerer Geldstrafe untersagt.[6]) Damit besaßen die preußischen Städte nun die Rechtsgrundlage, um den Spezereihandel der Nürnberger zu unterdrücken und gegen ihren Handel außerhalb der Zeiten der beiden Jahrmärkte des Landes, des Marienburger Markts Anfang

---

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 630, Städtechron. 26 S. 401 § 37.

[2]) Lüb. UB. X n. 7 u. S. 6 Anm. 1, n. 87, 161, 308, Hans. UB. VIII n. 1109, S. 664 Anm. 1.

[3]) Zuerst wieder HR. 2. II n. 193 § 5.

[4]) HR. 2. II n. 279, III n. 231 § 9, 273 § 2, 3, steirische Messer III n. 692 § 12.

[5]) HR. 2. II n. 223 § 3, 279, 313 § 7, III n. 232 § 8, 235 § 2, 273 § 2, 3, Töppen, Akten, II S. 218 § 10, S. 410.

[6]) HR. 2. III n. 403 § 6, 404, vgl. 414 § 5, 580 § 4, 5, Töppen, Akten, II S. 670 § 35, III n. 27.

Mai und des berühmten Danziger Domniksmarkts Anfang August, unnachsichtig einzuschreiten. Die Wochenmärkte sollten nur besucht werden von einheimischen Krämern, Bürgern preußischer Städte, die Haus und Hof und eigenes Feuer in diesen hätten.[1])

Die preußischen Städte konnten gegen die Nürnberger streng vorgehen, da sie in Oberdeutschland und Italien keine Handelsinteressen besaßen. Anders Lübeck, abgesehen auch davon, daß seine Gästepolitik überhaupt einen ganz anderen Charakter trug. Denn die Lübecker trieben nach Oberdeutschland, besonders Nürnberg, mit Wachs, Pelzwerk, Stockfischen, Heringen u. a. Handel, dessen Erhaltung ihnen die Freundschaft Nürnbergs wertvoll machte.[2]) Die Straßen, auf denen dieser Verkehr sich bewegte, führten von Lüneburg aus die eine über Braunschweig, Halberstadt, Erfurt nach Bamberg, die andere dorthin über Salzwedel, Stendal, Magdeburg, Gera, Schleiz.[3])

Und über Nürnberg standen die Lübecker auch mit Venedig in Verkehr, wie auch Breslauer und Kölner neben ihnen im Fondaco dei Tedeschi, dem Kaufhaus der Oberdeutschen dort, verkehrten.[4]) Jedoch verglichen mit ihren Berührungen in Brügge waren diese direkten Beziehungen der beiden ersten mittelalterlichen Handelsmächte, der Hansen und Italiener, zueinander recht spärlich.[5])

Auffallend geringfügig trotz der lübeckisch-nürnbergischen Beziehungen war im ganzen genommen sonst der Verkehr zwischen dem hansischen Gebiet und Oberdeutschland. Auch wurde der Straßenzug Nürnberg—Thüringen—Lübeck[6]) an Wichtigkeit übertroffen durch die Linien Lübeck—Frankfurt a. M.[7]) und Köln—Frank-

[1]) HR. 2. III n. 593 § 2, 5, IV n. 134 § 6 u. S. 95 Anm. 1.

[2]) Lüb. UB. X n. 87, 396, vgl. n. 251, 253, 273, 284, 294, 303, Pauli, Lüb. Zustände, III S. 43 f.

[3]) Bruns, Lübecks Handelsstraßen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 75 ff.

[4]) Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbeziehungen S. 7 f. und besonders Kap. II. 1, Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, II S. 69 ff.

[5]) Vgl. noch HR. 2. IV n. 273, wo in Lübeck erwähnt werden 1454 „de landveringe, de de venedische reise holden“; Lüb. UB. X n. 119, venet. Krämer in Lübeck 1461.

[6]) Vgl. z. B. Nordhäuser Laken über Lübeck nach Narwa und Rußland Hans. UB. VI n. 1010, Eisenacher Laken über Lübeck nach Livland und Rußland HR. 2. VI n. 62 § 18, 278 § 6, 356 § 8.

[7]) Zur Wertschätzung der erstgenannten und dieser Linie vgl. auch HR. 2. VI n. 505 § 1.

furt a. M. Zeitlich bedingt wurde die Verkehrsbewegung auf diesen durch die beiden jährlichen Frankfurter Messen zwischen Okuli und Judika und zwischen Mitte August und Mitte September. Dies waren die ersten Messen von internationaler Bedeutung, die Deutschland besaß, an Umfang zwar in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Antwerpener Messen noch nicht gleichwertig, jedoch für den Gang des binnendeutschen und namentlich des west- und südwestdeutschen Handels tonangebend.[1]) Alt und natürlich erscheint die Verbindung einerseits Kölns, andererseits der oberdeutschen Städte mit diesen Messen. Für den Handel der Kölner nach Brabant und England war der Besuch derselben ein wesentlicher Faktor.[2])

Auch für die mittleren hansischen Gruppen, die wendischen und sächsischen Städte, wuchs die Bedeutung des Frankfurter Markts, wohl nicht außer Zusammenhang mit den wiederholten Störungen des hansischen Seeverkehrs in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Auch Mängel an den in Brügge zum Verkauf gelangenden Südwaren trugen zur Hebung des hansischen Verkehrs nach Frankfurt bei, wo dieselben besser und weniger verfälscht zu haben waren. Die Folge war andererseits eine Vermehrung der hansischen Zufuhren an Pelzwerk nach Frankfurt.[3]) Die Hauptartikel des gegenseitigen Austausches auf den Straßen Frankfurt—Lübeck aber waren Rheinwein einerseits, bergischer Stockfisch und schonischer Hering andererseits.[4]) Auch Lüneburger und Göttinger Kaufleute nahmen an diesem Handel lebhaften Anteil. In Frankfurt selbst nahmen die Berührungen der hansischen Kaufmannschaft mit den zahlreich dort verkehrenden Oberdeutschen zu.

---

[1]) Schulte, Gesch. des mittelalterl. Handels zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 498 f.

[2]) HR. 2. IV n. 35, 287, 634, VI n. 267, 316 Anm. 1; siehe oben S. 59 u. Anm. 4.

[3]) Siehe Band I S. 398, 400.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 55, VII n. 541, VIII n. 235 § 2, HR. 2. II n. 342 § 5, 6, Lüb. UB. X n. 112. Von den Straßen Lübeck—Frankfurt führte die beliebtere über Lüneburg, Hannover, Göttingen, die andere über Hannover, Hameln; Bruns, Lübecks Handelsstraßen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 68 ff. Der i. Hans. UB. VIII S. 216 Anm. 2 genannte Ort Hollo ist nicht, wie der Herausgeber im Register daselbst meint, identisch mit Halle a. S., dann würde auch die Anrufung des Bischofs von Hildesheim durch Frankfurt zwecklos sein, sondern liegt im Hannöverschen.

Hatten diese schon gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts einen nicht unbeträchtlichen Zwischenhandel zwischen den beiden wichtigsten Gebieten des hansischen Handels entwickelt, so wurde derselbe durch die hansische Handelssperre gegen Flandern 1451—1457 noch erheblich gefördert. Die Politik Lübecks schätzte die Gefährlichkeit der oberdeutschen Wettbewerber nicht so hoch ein. Köln dagegen sprach unumwunden die Befürchtung aus, daß nun der Handel der Nürnberger, Schwaben und anderen Oberdeutschen in die vom hansischen geräumten Stellungen im Westen einrücken werde.[1]) Und dies geschah nicht nur hier, sondern auch im Osten. Fortan klingt die Besorgnis vor ihrer Konkurrenz immer wieder aus den hansischen Äußerungen heraus.[2])

Stärker tritt nun auch die Tätigkeit oberdeutscher Kaufleute im hansischen Gebiet selbst hervor. Wiederholt erschienen Nürnberger in Preußen und Lübeck, verkauften Sammet, Damast, St. Gallener Leinen u. a. In Lübeck vermittelten sie 1459 Geldgeschäfte mit Polen.[3]) Augsburger Kaufgesellen knüpften in Lübeck Handelsbeziehungen mit Revalern an. Ulmer und Augsburger Barchent und Tuch wurden von Kölnern nach England, von Lübeckern nach Livland vertrieben.[4])

Auch in Livland und dessen russisches Hinterland drangen die Nürnberger trotz der strengen hansisch-livländischen Sperrpolitik gegen nichthansische Fremde ein. Im Februar 1457 berieten die livländischen Städte, wie sie sich gegen diese unbequem werdenden Gäste verhalten sollten, und nahmen im Frühjahr 1458 mit Schärfe gegen ihren Handelsbetrieb Stellung. Auf drei Tage im Jahr wurde derselbe beschränkt. 1461 wurde den Einheimischen noch ausdrücklich verboten, ihnen für einen längeren Zeitraum Häuser und Keller zu vermieten, Handelsgesellschaften mit ihnen zu schließen, ihnen Gelegenheit zum Erlernen der russischen Sprache zu geben.[5]) Auch gegen diejenigen Nürnberger, die über Lübeck und in Handelsverbindung mit oder als Handelsknechte von Lübeckern nach

---

[1]) HR. 2. IV n. 57, 155.

[2]) Vgl. auch HR. 2. IV n. 279, V n. 87.

[3]) Hans. UB. VIII S. 371 Anm. 1, Lüb. UB. VIII n. 92, vgl. sonst n. 206, HR. 2. IV n. 278.

[4]) Hans. UB. IX n. 681, 223, 439 § 86, 558.

[5]) HR. 2. IV n. 478 § 8, 568 § 2, V n. 60 § 5, vgl. 384 § 21.

Livland kamen, brachte Reval jene Beschlüsse ohne Rücksicht auf Lübeck zur Anwendung.[1])

Mochte aber auch Livland mit Erfolg die Oberdeutschen von sich fernhalten, Preußen wenigstens ihren Hausierhandel unterdrücken, im ganzen war ihr Wettbewerb mit den Hansen im Fortschreiten. Nicht mit Unrecht wurde von verschiedenen Seiten innerhalb, aber auch außerhalb der Hanse besondern Zwangsmaßregeln der hansischen Handelspolitik eine wesentliche Förderung des oberdeutschen Handels zugeschrieben, den Handelssperren, dem Stapelzwang der Hanse im Westen, der peinlichen Prüfung der russischen und litauischen Artikel in Livland und anderem.

Die Kölner Kaufmannschaft warf der hansischen Schoßpolitik in den Niederlanden 1468 vor, daß sie lediglich den Nürnbergern und Schwaben in die Hände arbeite. Auch sie empfand diese mehr und mehr als unbequeme Konkurrenten. Sie schlug daher gleichzeitig ihrem Rat ein Verbot für die Kölner Bürgerschaft vor, in England die Nürnberger, Schwaben und anderen Fremden mit ihren Vorrechten zu schützen, außer wenn solche schon die vorgeschriebene Zeit lang Bürger in Köln gewesen seien.[2]) Breslau meinte 1469, daß der hansische Handel durch die scharfe Beschränkung seiner Bewegungsfreiheit zugrunde gerichtet werde. Auch die Hanse fühlte dies. Einen Augenblick tauchte 1469 in ihrer Politik der Plan auf, den Herzog von Burgund zu einer Unterordnung der Nürnberger usw. unter ihren Stapelzwang zu bewegen. Doch gab sie denselben als aussichtslos schnell wieder auf.[3])

Während des hansisch-englischen Krieges 1470ff. suchten die Oberdeutschen sofort auch in England, zum Teil mit bleibendem Erfolg, sich festzusetzen. In Verbindung mit Niederländern und Kölnern bezogen sie die im hansischen Handel verbotenen englischen Tuche, vertrieben sie über Frankfurt, Nürnberg, und Breslau nach

---

[1]) HR. 2. V n. 101 § 15, 589, VI n. 368, Lüb. UB. X n. 591.

[2]) Hans. UB. IX n. 537 § 11, 16. Eine Verbindung zwischen Kölner u. Augsburger Kaufleuten im Handel nach England über Antwerpen vgl. das. n. 187 (1465). Die dort erwähnte „der Mutynger geseilschaff van Ausburg“ ist die damals schon recht bedeutende Augsburger Handelsgesellschaft der Meuting. Vgl. sonst Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, I S. 188.

[3]) HR. 2. VI n. 183 § 5; vgl. oben S. 94 f.

dem Osten und schädigten dadurch die zwingende Kraft der hansischen Ordonnanz nicht unwesentlich.[1])

Die Hochburg ihrer Stellung außerhalb ihrer Heimat begann mehr und mehr Antwerpen zu werden. Die rasche Vermehrung ihrer Beziehungen zu den Niederlanden im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts aber war wohl auch eine Folge der Vernichtung der Genfer Messen durch die Verkehrspolitik König Ludwigs XI. von Frankreich. Denn dort hatte die oberdeutsche Kaufmannschaft bisher ein wichtiges Feld ihrer Tätigkeit gehabt, während die Anknüpfung von Verbindungen mit den vom französischen König geförderten Messen von Lyon zunächst auf Schwierigkeiten stieß.[2])

Je mehr Anziehungskraft der Handel der Oberdeutschen auf sie auszuüben begann, um so lieber machten sich andererseits die Bewohner der östlichen Hinterländer der Hanse selbst, von Nowgorod, Pskow, Moskau, bei Zerwürfnissen mit der Hanse und Störungen des Verkehrs mit Livland mit ihren Gütern auf den Weg nach Breslau und Leipzig und begannen auch die nach Frankfurt, Nürnberg, Venedig führenden Straßen zu betreten.[3]) Außerdem richtete sich in Moskauer Handelskreisen 1470 anscheinend zum erstenmal der Blick auf die Herstellung einer Verbindung über Astrachan mit Indien. Jedoch man kam über den großen Gedanken nicht hinaus.[4])

Den Anstoß zu diesem Plan gaben durchgreifende Umgestaltungen, die in einem Zweige des Welthandels erfolgten. Sie trugen auch dazu bei, die starke Zunahme des oberdeutschen Verkehrs mit dem binnenländischen slawischen Osten zu erklären, waren also insoweit nicht ohne Wichtigkeit für den hansischen Handel. Die Ausbreitung der Türkenherrschaft und 1453 die Eroberung von Konstantinopel gaben dem italienischen Handel nach Südrußland endlich den Todesstoß. Die Waren dieses Gebiets, die bisher von den Italienern aufgekauft waren, mußten sich nach anderen Abnehmern umsehen. Sie wandten sich dem Handelsgebiet der rührigen Oberdeutschen zu. Krakau, Breslau, Leipzig wurden ihre Hauptmärkte. Es ist wohl kein zufälliges Zusammentreffen, daß das erste landesherrliche

---

[1]) HR. 2. VII n. 339 § 13, vgl. oben S. 111.

[2]) Vgl. Band I S. 470.

[3]) HR. 3. IV n. 39, 40.

[4]) Vgl. Karamsin, Geschichte Rußlands, VI S. 289f., über spätere Versuche vgl. das. VII S. 128.

Meßprivileg für Leipzig 1458 erteilt ist. Auch hier beherrschte der Oberdeutsche den Markt.[1])

Nach der Erwerbung des Weichselgebiets 1466 griff Polen, das die kommerziellen Interessen seines neuen westpreußischen Besitzes aufs engste mit sich zu verknüpfen wünschte, den alten Plan auf, die Verbindung zwischen der Weichselmündung und dem Schwarzen Meere über Ruthenien wiederherzustellen.[2]) Es wagte aber dann doch nicht die Türken anzugreifen und vom Nordrand des Schwarzen Meeres zu verdrängen. Es ließ Kaffa trotz seiner dringenden Hilfsgesuche 1475 eine Beute der Türken werden.[3])

Der oberdeutschen Kaufmannschaft fielen die Vorteile der Vernichtung des italienischen Verkehrs mit Südrußland zu. Ihre Wertschätzung im Handelsleben der östlichen und westlichen Randländer des hansischen Verkehrsgebiets hatte im Laufe des 15. Jahrhunderts ganz bedeutend zugenommen. Ihr wachsender Handel, noch vielmehr aber die schnell steigenden Erträge der von ihr in Betrieb genommenen ungarischen Kupferbergwerke, die sie mehr und mehr zum Nachteil des hansischen Handels monopolisierte,[4]) sowie der Silbergruben in den Ostalpen und im Erzgebirge vermehrten ihre Kapitalkraft beträchtlich. Störungen des Handels der Hanse konnte sie unbefangen für sich ausnutzen. Denn sie wurzelte nicht im hansischen Boden und die Hauptstraßen ihres ostwestlichen Verkehrs umgingen das hansische Gebiet. Sie war durch das System der hansischen Handelspolitik weder im allgemeinen noch besonders in den Niederlanden, wo auch sie alsbald den Schwerpunkt ihrer kommerziellen Tätigkeit im nördlichen Europa begründet hatte, zu bekämpfen.

Die oberdeutsche Kaufmannschaft war bis zu diesem Zeitpunkt zu einem erfolgreichen Wettbewerber mit der Hanse in deren wichtigster, der westöstlichen, Verkehrsrichtung geworden. Die Hanse sah sich genötigt, mit diesem Gegner, nachdem sie ihn längere Zeit

---

[1]) Vgl. Hasse, Gesch. der Leipziger Messen, S. 11 ff., 113 ff.; die Fugger in Leipzig 1474 vgl. Schulte, Gesch. des mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Ital., I. S. 572.

[2]) Vgl. Band I S. 95 f.

[3]) Peschel, Abhandl. z. Erd- u. Völkerkunde N. F. S. 106; über spätere polnische Pläne vgl. Caro, Gesch. Polens, V S. 679 f., 702.

[4]) Vgl. die interessante Abhandl. von Dobel, Der Fugger Bergbau usw. in Ungarn, i. Ztschr. des hist. Vereins f. Schwaben, VI S. 39 ff.

als nebensächlich behandelt hatte, als einem neuen, vielleicht recht gefährlichen Konkurrenten zu rechnen.

Der Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck und der Erneuerung des hansischen Bundeslebens 1418 war eine schwere Zeit für den Handel und die Handelspolitik der Hanse gefolgt. Altgewohntes, Bewährtes, ehedem Kraftvolles begann abzusterben, keine rechte Stütze mehr zu gewähren. Neue für die Hanse bedrohliche Faktoren kamen empor und rangen mit ihr um Einfluß und Macht.[1])

Es waren in erster Linie die Tatkraft und der politische Weitblick Lübecks, die die Hanse zusammenhielten. Lübecks Sonderinteresse war hansisches Gesamtinteresse. Oft liefen diesem die Sonderinteressen anderer Städte und ganzer Gruppen des Bundes entgegen. Häufig mußte sich Lübeck an halben, auch nur an prinzipiellen Erfolgen genügen lassen. Aber durch seine beständige Tätigkeit erhielt es die Teilnahme der anderen an den hansischen Fragen dauernd rege, durch gütliche Vorstellungen und selbst durch Gewalt nötigte es den anderen die Anerkennung der von ihm vertretenen Politik ab.

Es drängt sich die Frage auf, ob dieser mehr als hundertjährige Zeitraum der hansischen Geschichte ein allgemeines Fortschreiten der Städte an Wohlstand und Größe gewesen ist. Zunächst sind Verschiebungen unverkennbar, die in der Bedeutung verschiedener Gruppen für die Hanse und den hansischen Handel in dieser Zeit eintraten. Sie hingen mit der Tendenz zur Monopolisierung des Verkehrs zusammen, die immer schärfer in der Mehrzahl der hansischen Seestädte hervortrat. Der alte überseeische Verkehr der binnenländischen Hansen hörte in diesem Zeitraum mehr und mehr auf. Sie verzichteten teils auf das Risiko desselben und begnügten sich, in den Seehäfen ihre Einkäufe zu machen, teils wichen sie, wie die sächsischen Händler in Hamburg, dem Zwang, der dort auf sie ausgeübt wurde. Die Folge war, daß einerseits die Seestädte immer vollständiger das Übergewicht und die Leitung in der hansischen Politik erlangten, andererseits die Binnenstädte in nicht

---

[1]) Vgl. die Überblicke Band I S. 201 ff., II S. 141 ff.

geringer Zahl das Interesse an den hansischen Auslandsfragen verloren. Sie beschränkten sich auf den Verkehr mit den Nachbarmärkten, ihr Handelsgebiet und Gesichtskreis schrumpften dementsprechend zusammen. Der größere Zug, den die Verbindung mit der See und dem Ausland verleiht, ging ihnen verloren. Den Vorteil hatte die Kaufmannschaft der Seestädte.

Die eindringenden Forschungen auf dem Gebiet der mittelalterlichen Städtegeschichte haben auch für die Frage, die zum Verständnis dieser eine der wichtigsten ist, die Größe der Bevölkerung, eine Anzahl zuverlässiger Beiträge geliefert. Darnach haben von den deutschen Städten, die wir nach ihrer politischen und wirtschaftlichen Bedeutung als Großstädte bezeichnen müssen, nur ganz wenige um das Jahr 1400 eine Bevölkerung von mehr als 20000 Einwohnern gehabt.[1]) Aber diese Untersuchuugen lassen auch ein Auf- und Niederschwanken der Bevölkerung in den Städten erkennen.

In Lübeck wuchs die Bevölkerung langsam von etwas mehr als 17000 Einwohnern am Ende des 14. Jahrhunderts auf gegen 20000 im Jahre 1460 und 22000 im Jahre 1487.[2]) Auch in Danzig dürfte die Bevölkerung, vielleicht nicht stetig, aber doch im Laufe des ganzen Zeitraumes gewachsen sein. Rostock besaß 1378 10785 Einwohner, 1410 fast 14000, 1473 aber war die Zahl wieder auf 10725 herabgesunken und zwei Jahrzehnte später war sie noch etwas kleiner. Der Aufschwung im Beginn des Jahrhunderts war also vorübergehend.[3]) Die Einwohnerzahl Hamburgs zeigt ein stattliches Anwachsen ebenfalls in den letzten Jahrzehnten des 14. und den beiden ersten des 15. Jahrhunderts, sie betrug 1419 ungefähr 22000. Dann aber übten der nordisch-wendische, der holländisch-wendische Krieg sowie die hansische Handelssperre gegen Flandern unverkennbar einen ungünstigen Einfluß auf die Bevölkerungsbewegung aus. Seit 1420 verminderte sich die Einwohnerzahl Hamburgs anhaltend, 1487 zählte es nur noch 16000 Be-

[1]) Vgl. Jastrow, Die Volkszahl deutscher Städte zu Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit; Reisner, Die Einwohnerzahl deutscher Städte in früheren Jahrhunderten mit bes. Berücksichtigung Lübecks, i. Slg. nat. u. stat. Abh. des staatswiss. Sem. zu Halle, 36. Zu hoch sein dürften darnach im allgemeinen noch die Ansätze bei Schäfer, Hansestädte, S. 220ff.

[2]) Reisner, a. a. O., S. 68, 78.

[3]) Koppmann, Zur Bevölkerungsstatistik Rostocks im 14., 15. u. 16. Jahrh., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 58ff.

wohner.[1]) In Lüneburg fiel eine Abnahme des jährlichen Zuflusses von Neubürgern zeitlich schon zusammen mit der wendisch-nordisch-holländischen Kriegsperiode, beträchtlich wurde sie seit 1443. Auch die inneren Unruhen der Stadt, die sich langsam vorbereiteten und 1454 zum Ausbruch kamen, dürften für den fortgesetzten Rückgang mitbestimmend gewesen sein. Aber auch nach der Beilegung derselben hob sich die Einwanderung nicht wieder.[2])

Mehrfach ist im Verlauf der Darstellung auf Klagen einzelner Städte über materiellen Rückgang hingewiesen, das Eintreten eines solchen auch an einzelnen Beispielen gezeigt worden. Ein andauernder wirtschaftlicher Rückgang im Laufe des 15. Jahrhunderts ließ sich vor allem für Köln feststellen.[3]) Über die anderen rheinischen und die süderseeischen Städte läßt sich ein Urteil nicht abgeben. Unter den westfälischen Städten ist der wirtschaftliche Rückgang Dortmunds, der auch ein Zurückweichen seiner Kaufmannschaft aus dem Auslandsgeschäft nach sich zog, unverkennbar. Und dies gilt noch mehr für Soest.

Unter den sächsischen Städten erhob Goslar 1428 bewegliche Klage, daß sein Bergbau, die Grundlage seines Wohlstands, gänzlich verfallen sei, daß es keinen Handel habe und nicht an wichtigen Handelsstraßen liege mit großem Durchgangsverkehr, aus dem andere Städte Vorteile zögen.[4]) Nicht wahrscheinlich ist es, daß die Verminderung der Einwohnerzahl Hamburgs, der auch eine solche in den Einnahmen der Stadt entsprach,[5]) mit einem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt Hand in Hand gegangen ist. Ähnlich scheinen

---

[1]) Laurent, Über das ält. Hamburger Bürgerbuch, i. Ztschr. f. Hamb. Gesch. I Tabellen S. 153ff., 167.

[2]) Reinecke, Lüneburgs ältestes Stadtbuch, S. XXXIX ff. Auch süddeutsche Städte erlebten in diesem Jahrhundert einen Rückgang ihrer Bevölkerung, so selbst Frankfurt a. M.: Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt a. M. i. 14. u. 15. Jahrh., im Zeitraum von 1387—1440 von 10000 auf 9000; so Basel, Schönberg, Finanzverhältnisse der Stadt Basel im 14. u. 15. Jahrh., u. derselbe, Basels Bevölkerungszahl im 14. u. 15. Jahrh., i. Jbb. f. Nat.-Ök. u. Stat. N. F. VI, von 8—10000 (1429) auf 6750—9000 (1471/5). Über die holländischen Städte macht Blok, Eene holl. stad usw., die Bemerkung, daß ihre Bevölkerung um 1500 im allgemeinen nicht größer gewesen sei als ein Jahrhundert zuvor.

[3]) Vgl. oben S. 60ff.

[4]) Deutsche Reichstagsakten IX n. 158.

[5]) Stieda, Städtische Finanzen im Mittelalter, i. Jbb. f. Nat.-Ök. u. Stat. 3. F. 17 S. 13.

die Verhältnisse in Lüneburg zu liegen. Lübeck behauptete, vermehrte auch wohl den Umfang seines Handels und Wohlstands. Merkliche Fortschritte dürfte seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts Stettin gemacht haben.

Im Osten zeigt das Wirtschaftsleben Danzigs trotz mancher Rückschläge im ganzen eine fortschreitende Entwicklung.[1]) Langsam hob sich anscheinend auch Königsberg. Elbing, Braunsberg, Kulm und Thorn dagegen befanden sich schon im Anfang des 15. Jahrhunderts in einem Rückgang, der für Kulm ein völliger, für Elbing ein sehr starker wurde und auch von Thorn bis gegen den Schluß dieses Zeitraumes nicht überwunden wurde.[2]) Eine Zunahme des Wohlstands der livländischen Städte während der unruhigen Zeiten des 15. Jahrhunderts kann wohl nicht angenommen werden.

Hält man sich diese verschiedenen Züge gegenwärtig, so wird man sich hüten müssen, von einer Zeit kraftvollen Vorwärtsstrebens und glänzenden kommerziellen Aufschwungs im ganzen zu reden. Das 15. Jahrhundert scheint vielmehr in manchen Richtungen und für nicht wenige Hansestädte eine Zeit der Depression gewesen zu sein. Von ihnen allen aber wurde unter zum Teil recht schwierigen Verhältnissen um die Behauptung ihres Handels und ihrer Wirtschaftsgebiete gekämpft, die sie bis ins 14. Jahrhundert erworben hatten. Die einzelne Hansestadt verschärfte mehr und mehr die Mittel, um die eigenen Bürger im Erwerb zu schützen, die eigene kommerzielle Stellung durch künstliche Hilfen so sicher und dauernd als möglich zu machen, auch in mehr oder minder erbittertem Widerstreit mit anderen Gliedern und selbst mit der Gesamtheit des Bundes.

Und diese Verbindung selbst, schon als sie sich in den fünfziger bis siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts bildete und die Leitung der hansischen Handelspolitik an sich zog, noch viel schärfer aber, als sie nach 1416 sich wieder zusammenfand, war ein Erzeugnis defensiven Charakters nach allen Richtungen hin. Sie suchte diejenigen Institutionen zu schaffen, die sie in den Stand setzen sollten, ein geordnetes Dasein zu führen. Sie bildete mit Energie, Zähigkeit und Umsicht zum Schutz ihrer Angehörigen ein Handels- und Verkehrssystem aus und brachte es allenthalben und im ganzen

---

[1]) Vgl. Hirsch, Danzig, bes. S. 64.

[2]) Vgl. oben S. 150f., 192.

mit Nachdruck und Erfolg zur Anwendung gegen ungehorsame Hansen und gegen nichthansische Wettbewerber. Sie suchte durch besondere Mittel die günstigen Verhältnisse und die Vorteile zu behaupten, die ihre Mitglieder bis zur zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts im Kampf der Stände des Reichs von den Fürsten erlangt hatten, und machte sich zum Schützer der Verfassungen der Städte auch gegen den Umsturz, mit dem sie durch die unteren städtischen Bevölkerungsschichten bedroht wurden.

In allen drei eben charakterisierten Richtungen ist die Hanse unablässig tätig gewesen. Und auf den Erfolgen, die sie hier errang, beruhte nicht zum wenigsten die glückliche Führung ihrer auswärtigen Handelspolitik. Daß der Bund sich trotz aller Widerwärtigkeiten, die ihm von außen und innen erwuchsen, nach mehr als hundertjährigen, oft gefahrvollen Kämpfen im wesentlichen in ungeschmälertem Besitzstand zu behaupten, denselben in einer wichtigen Richtung sogar stattlich zu erweitern, den gefährlichen inneren Zwiespalt zu unterdrücken verstanden hatte, das war unter allen Umständen eine große Leistung. Auch im Osten war trotz der Vernichtung der kommerziellen Bedeutung von Nowgorod so lange nichts Wesentliches als verloren anzusehen, als die livländischen Städte und Livland der hansischen Fremdenpolitik entsprechend den Verkehr der Nichthansen bei sich in engen Schranken hielten und nach den Hinterländern unmöglich machten.

Dieses Ringen und dieses Siegerbleiben des Bundes über äußere Feinde und innere zersetzende Einflüsse, das ist es, was dieser Periode der hansischen Geschichte ihr Gepräge verleiht, das ist es, was die Blütezeit der deutschen Hanse ausmacht.



DRITTES BUCH.

Die Hanse, ihre Organisation, Schiffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland.



I. Die Organisation der Hanse.

1. Einleitung. Der Begriff Hanse.

Die Aufgaben der Hanse im Auslande waren wirtschaftspolitische. Sie hatte Handel und Verkehr ihrer Angehörigen mit dem Auslande zu schirmen und zu fördern. Die Mittel, mit denen die Hanse diese Ziele verfolgte, waren überwiegend diplomatische. Sie mußte schon sehr überzeugt sein von der Aussichtslosigkeit dieser, ehe sie ihr wirtschaftliches Schwergewicht in Gestalt einer Handels- und Verkehrssperre in die Wagschale warf. Denn dies Mittel war zweischneidig. Es belastete auch die Ihrigen meist empfindlich genug. Und noch viel länger währte es gewöhnlich, ehe sie kriegerische Mittel zu Hilfe nahm, um ihre Politik zum Siege zu führen. Aber solche waren nicht überall anwendbar. Gegen Flandern und Rußland ist ihre Wirkung von der Hanse nie erprobt worden. Als erstes Erfordernis erklärte diese auf kaufmännische Zwecke begründete Genossenschaft den Frieden. Der Anschauung, daß zwar ein Krieg leicht begonnen, aber nur schwer wieder zu stillen sei, ist wiederholt von verschiedenen Seiten der Hanse Ausdruck gegeben worden.[1])

Die wirkungsvolle Wahrnehmung der hansischen Interessen verlangte eine Organisation der Städte zur Behandlung der gemeinsamen Angelegenheiten, eine Bundesverfassung. Indessen die Aufgaben, deren Lösung mit Hilfe derselben erfolgen oder erleichtert werden sollten, lagen nicht nur auf dem Gebiet der Auslandspolitik. Allerdings ist diese Seite innerhalb der hansischen Geschichte die weitaus am meisten in den Vordergrund tretende. Die Herrschaft über den Handel und Verkehr war die Grundlage der wirtschaft-

---

[1]) HR. 2. IV n. 21 Schluß, Hans. UB. IX n. 154, HR. 2. VI S. 259 Anm. 1.

lichen und soweit solches möglich auch der politischen Macht der niederdeutschen Städte. Die umsichtige Ausbildung eines Handels- und Verkehrssystems sollte der Hanse zur Behauptung und Förderung der erlangten Vorherrschaft dienen. Aber auch in der Heimat verband die Städte gewissen Ansprüchen des Reichs, der Fürsten und ihrer eigenen Bürgerschaften gegenüber eine Summe gleichartiger Interessen. Auch ihre Wahrnehmung wurde Sache des Bundes. Für die Ausbildung einer Verfassung der Hanse sind diese Faktoren von kaum geringerer Wichtigkeit gewesen als jene. Eine Betrachtung der Organisation der Hanse als Bund aber wird die mannigfachen Bedingtheiten, unter deren Druck jede Aktion der Hanse stand, — nachdem wir die Wirkungen derselben in ihrer Auslandspolitik in der vorangegangenen Darstellung gesehen haben —, noch deutlicher hervortreten lassen.

Es ist von großem Interesse, sich zu vergegenwärtigen, was für Absichten und Ziele der Bund selbst und seine Mitglieder sowie das Ausland der Hanse unterlegten, was für Begriffe sie mit der Vorstellung von der Hanse verbanden. 1418 versuchte Bremen einen Streit mit Hamburg unter Zuhilfenahme von Archivalien zu erledigen. Es bat zu dem Zweck Köln, ihm Abschriften von Urkunden „van der fundacien der Duytzschen hensze, wo die begriffen ind gemacht sin," zu übersenden, wenn es solche habe. Köln fand keine, wollte jedoch in seinem Archiv weitere Nachforschungen anstellen lassen.[1]) Der geringe historische Sinn in beiden Städten setzt in Erstaunen. Denn noch waren kaum zwei Generationen seit den Ereignissen vergangen, durch welche die niederdeutschen Städte zur Hanse vereinigt worden waren. Und wurde Bremen durch eine dunkle Erinnerung an die 1367 von hansischen und nichthansischen Städten in Köln gegen Dänemark und Norwegen geschlossene Konföderation veranlaßt, sich gerade an diese Stadt zu wenden, so würde auch daraus der Mangel an historischem Bewußtsein hervorgehen. Denn jene Konföderation war für einen bestimmten Zweck geschlossen und hörte nach hinreichender Sicherung der durch sie gemachten Errungenschaften auf zu bestehen.[2]) Als aber die preußischen Städte 1386, einer Anregung der hansischen Versammlung zu Stralsund folgend, sich einer Verlän-

[1]) HR. I. VI n. 601.
[2]) HR. I. II n. 306 § 22.

gerung der Konföderation auf eine Reihe von Jahren geneigt zeigten, entkleideten sie dieselbe ihrer eigentümlichen Bestimmung vollständig; zur Teilnahme an Kriegen wollten sie sich dadurch nicht verpflichten. Wohl aber waren sie damit einverstanden, daß durch dieselbe alles, was Handel und Schiffahrt betreffe, geregelt werde,[1]) d. h. sie wollten die Konföderation zum Träger dessen machen, was die Hanse selbst als ihre vornehmste Aufgabe betrachtete.[2])

Sechzig Jahre später, in den Klageschriften, die zwischen der Hanse und den Leden Flanderns gewechselt wurden, äußerte sich 1448 das Kontor zu Brügge den Flämingern gegenüber ganz ähnlich wie damals die preußischen Städte. Für Kriege ihrer einzelnen Mitglieder, durch welche diese ihre besonderen Interessen wahrnahmen, sei die Hanse als Ganzes nicht haftbar zu machen. Jede Stadt handle darin lediglich auf eigene Verantwortung. Die Hanse sei nur eine Verbindung zu den friedlichen Zwecken des Handels in allen Ländern, wo sie Freiheiten und Privilegien habe.[3]) Ähnlich war auch die im Münsterlande über die Aufgaben der Hanse verbreitete Auffassung. Sie habe von alters her dem Gemeinwohl gedient durch Beschirmung der Freiheit, des Handels und der Verkehrswege.[4])

Zwei Jahrzehnte später, 1469, war die Hanse genötigt, den Anfeindungen der Engländer gegenüber Wesen und Bedeutung ihrer Verbindung klarzulegen. Sie lehnte die von den Engländern gebrauchten Ausdrücke societas, collegium, universitas, womit diese die Hanse als einen festorganisierten Bund mit durchgebildeter Verfassung, starker Zentralisation und Vollzugsgewalt darstellten, als für ihre Verbindung nicht passend ab. Sie bezeichnete dieselbe lediglich als firma confederatio vieler Städte und als Zweck derselben die Aufrechterhaltung und Beschirmung des Handelsverkehrs

---

[1]) HR. 1. II n. 331 § 2.

[2]) Es kann weder gesagt werden, daß die Organisation der Hanse von der Kölner Konföderation ihren Ausgangspunkt genommen habe, Schäfer, Hansestädte, S. 437, noch daß man später oft auf sie zurückgekommen sei, Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. d. Ursprungs der deutschen Hanse, I S. 67, 70. Sie war ja keineswegs auch ein Bund nur von Hansestädten, vgl. HR. 1. II S. VII, I n. 428.

[3]) HR. 2. VII n. 506 § 15, vgl. auch III n. 651 § 10 u. die Bezugnahme darauf Hans. UB. IX n. 693 § 2: „en corpus in etliken vruntscoppen unde vorbintnissen, darinne se myt en overencomen."

[4]) Hans. UB. VIII S. 410 Anm. 2.

zu Lande und zu Wasser für ihre Angehörigen.[1]) Um ein Kollegium zu sein, hob die Hanse damals in geschickter und gewandter Entgegnung auf die englischen Ausführungen hervor, fehle vielerlei: zunächst ihre Unabhängigkeit, denn jede Stadt sei irgendeinem Herrn untertan, ein gemeinsames Siegel, gemeinsame Regierungsbehörde, Rechtsprechung, Vollzugsgewalt u. a., überhaupt eine Verfassung, die den Bund als souverän und vergleichbar mit irgendeinem Staatswesen, z. B. dem englischen, und seiner Verfassung erscheinen lasse.[2])

Es handelte sich für die Hanse darum, mit ihren Erklärungen weittragende Folgerungen abzuwehren, die von den anderen Mächten aus ihrer staatsrechtlichen Auffassung der Verbindung hergeleitet wurden. Die englische, holländische und burgundische Regierung folgerten daraus das Recht, für Übergriffe oder Vergehen einer Stadt oder etlicher Städte alle Mitglieder des Bundes zur Rechenschaft ziehen zu dürfen.[3]) Dieser Anspruch aber widerstritt auch einer der von der Hanse am höchsten geschätzten Bestimmungen ihrer Privilegien, daß der Unschuldige nicht für den Schuldigen bestraft werden dürfe. Mit Eifer wachte sie darüber, daß diese nicht verletzt wurde.

Außerdem wurde es häufig von der Hanse, dem Kontor zu Brügge, den einzelnen Städten und Gruppen für eine Hauptaufgabe des Bundes erklärt, daß er allen seinen Mitgliedern in ihren redlichen Notsachen Trost und Hilfe gewähre. Als Notsache wurde es in erster Linie angesehen, wenn eine Stadt oder Städtegruppe im Besitz alterworbener Rechte oder in Vertretung der Interessen der Gesamtheit von äußeren oder inneren Feinden gekränkt wurde. Aus letzterer Auffassung entwickelte die Hanse den Anspruch, daß für derartige Unternehmungen und Aufwendungen einzelner Städte oder Gruppen alle Hansestädte nach Verhältnis einzustehen hätten.[4]) Aus jener zogen Städte, die irgendwie bedroht oder beeinträchtigt waren, die Folgerung, sich an die Hanse um Schutz zu wenden. Verallgemeinert brachte um 1380 ein lübeckischer Propst diese ganze Auffassung in der Definition zum

---

[1]) Hans. UB. IX n. 584 § 2, vgl. n. 570 § 1.

[2]) Hans. UB. IX n. 584 § 2—7, vgl. auch den Meinungsaustausch mit den Holländern über diese Fragen, HR. 2. VII n. 35 §§ 65, 77, 78, n. 139 §§ 200, 207, n. 154 § 8.

[3]) Hans. UB. IX n. 570, HR. 2. VII n. 35 §§ 36, 37, 65, 77.

[4]) HR. 1. IV n. 237, VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 11.

Ausdruck, die Hanse sei eine derartige Verbindung, daß alles, was eine ihrer Städte betreffe, auch alle übrigen angehe.[1])

Fälle von Kränkungen oder Bedrohungen der Rechte einzelner Hansemitglieder oder der Gesamtheit kamen nur allzu häufig vor. Da sollten alle sich dann solidarisch fühlen. Die Achtung der Gegner vor der hansischen Verbindung wurde zu einem allerdings sehr wesentlichen Teil bedingt durch ein schnelles und nachdrückliches Eintreten der Gesamtheit für gefährdete oder verletzte Rechte ihrer Mitglieder. Die Betätigung eines starken, in der Prüfung nicht versagenden Gemeinschaftsgefühls war erforderlich, wurde aber nur zu oft bei den verschiedensten Städten vermißt. Und das Hervortreten eines solchen Mangels vermehrte die Neigung der Gegner zu Übergriffen.

Aber nicht bloß fehlende Opferwilligkeit, auch das Mißtrauen, daß die Städte, die für die Gesamtheit handelten, nur ihren alleinigen Vorteil im Auge haben möchten, hielt oft nicht wenige andere von der Beteiligung ab. Von vornherein war innerhalb der Hanse der Städte die Abneigung der einzelnen groß gegen Maßregeln, die ihnen selbst nicht direkte, augenfällige Vorteile brachten. Namentlich war dies der Fall in den Binnenstädten, wenn es sich um die Mitübernahme der Kosten von Seekriegen, Seebefriedungen und überhaupt um überseeische Unternehmungen handelte. Typisch ist die Erklärung Dortmunds, mit der es 1368 die von den Seestädten gewünschte Beihilfe zum Krieg mit Dänemark ausschlug: bei Seekriegen sei es nicht gewohnt, solche zu leisten.[2]) Lüneburg stellte sich nach dem holländischen Krieg, in den es als Mitglied des wendischen Bündnisses hineingezogen war, 1444 auf denselben Standpunkt: Fragen des Seeverkehrs lägen ihm fern, da es nicht an der See liege.[3]) Ähnlich äußerten sich 1461 die kölnischen Kaufleute, die Seestädte hätten eine Anzahl Interessen und unterhielten Verbindungen mit Ländern, die Köln und seine Nachbarstädte als Landstädte nicht teilten.[4])

---

[1]) Vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 107.

[2]) HR. 1. VIII n. 858. Umgekehrt lehnten die preußischen Städte 1405 Beihilfe zur Herstellung des Verkehrsfriedens zu Lande im Friesischen ab, weil es sich dabei nicht um Interessen der Seefahrt handle, HR. 1. V n. 260 § 3, 263.

[3]) HR. 2. III n. 102.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1070 § 12.

Anders und hansischer verhielt sich Dortmund freilich zur hansischen Politik gegenüber England, weil hier eigene, immerhin noch beträchtliche Handelsinteressen seiner Kaufleute auf dem Spiel standen. Dagegen lehnte Arnsberg 1473 seine Teilnahme an Geldleistungen für hansisch-englische Fragen ab, denn seine Bürger hätten mit England nichts zu schaffen, sondern kauften ihren Warenbedarf und setzten ihre Erzeugnisse ab auf dem Soester und Dortmunder Markt, „hiirumme is mit uns nymant, die dar ichteswat to geven welle,[1]) — das schönste Motto für die so häufige kirchturmspolitische Auffassung vieler Hansestädte, und zwar keineswegs bloß der kleinen. Denn auch die preußischen Städte lehnten 1395 die von der Hanse beschlossene Erhebung eines Pfundzolls mit der Begründung ab, daß es sie zu sehr schädige, zum allgemeinen Nutzen so große Aufwendungen zu machen.[2]) Und Köln äußerte 1448 eine ähnliche Ansicht, der es durch seine Haltung gegenüber der Hanse in den fünfziger bis siebziger Jahren so konsequent Nachdruck gab: es sei unerhört, daß es um des gemeinen Besten willen auf Sondervorteile verzichten solle.[3])

Oft ist in den leitenden Kreisen des Bundes die Klage über Lauheit und Eigensucht der einzelnen Mitglieder laut geworden und als Folge derselben allgemeiner Zerfall und Verlust der Privilegien von ihnen prophezeit worden.[4]) So schlimm gestaltete sich die Wirklichkeit nun allerdings durchaus nicht. Gleichwohl aber war die Anschauung der Hanse, „dat ed eyn fundament ys der henze, de horsam der stede“,[5]) durchaus richtig. Schon der Hansetag 1417 zog daher die Frage in Erwägung, die Hansestädte gehorsamer zu machen. Aber die einzelnen Städte wollten sich durchaus die Freiheit bewahren, je nach Belieben einer hansischen Maßregel zuzustimmen oder sich ihr zu entziehen. Will eine Hansestadt einen Hansebeschluß nicht genehmigen, so kann sie nicht dazu gezwungen werden, erklärte Köln.[6])

[1]) HR. 2. VII n. 14.

[2]) HR. 1. IV n. 325.

[3]) HR. 2. III n. 366.

[4]) Vgl. die Worte HR. 1. V n. 385, IV n. 237, VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 11.

[5]) HR. 1. VI n. 428.

[6]) HR. 1. VI n. 397 B § 12, 428, V n. 420 § 2.1 (sächs. St.), HR. 2. III n. 366 (Köln), Hans. UB. IX n. 625 (Köln), 663 § 46 (Köln), vgl. 693 § 2.

Andererseits überzeugte man sich durch jeden und besonders durch den am Schluß dieses Zeitraumes über England errungenen Erfolg, daß die Hanse bei einigermaßen einmütigem Auftreten und Vorgehen durchaus die Macht habe, ihre Gegner im Zaum zu halten.[1]) Lübeck, die wendischen Städte, das Kontor zu Brügge in erster Linie vertraten mit Recht diese Auffassung. Doch auch in Städten, die wie besonders Danzig sich oft genug eigenmächtig und ungebärdig innerhalb der Hanse benahmen, gelegentlich auch durch tiefgehende Erbitterung von den wendischen Städten und ihrer Politik getrennt wurden,[2]) war dieselbe im Grunde die herrschende.

Das Bewußtsein von dem überlegenen Wert der Zusammengehörigkeit und des gemeinschaftlichen Handelns blieb vorherrschend, solange nicht die Absonderung vom Bund größere Vorzüge zu bieten schien und die Mitgliedschaft von den einzelnen Städten als lästiger, ihre Entwicklung hemmender Zwang empfunden wurde. Köln erklärte es in seinem Streit mit der Hanse 1469 für die Voraussetzung der hansischen Verbindung, daß sie den besonderen älteren Freiheiten ihrer Mitglieder nicht schädlich oder hinderlich sei.[3]) Da es diese nicht mehr erfüllt sah, machte es den Versuch, sich vom Bunde zu trennen. Wenig später erklärte Breslau seinen Austritt aus der Hanse, da diese den Seinen statt Vorteile überwiegend Lasten und Nachteile auferlege.[4]) Während die Hanse Köln nach längerem Kampf zur Unterwerfung nötigte, ließ sie Breslau ohne weiteres fallen. Sie war sich wohl bewußt, gegen diese Stadt keine rechten Zwangsmittel zu besitzen.

Was die Hanse 1470 im Hinblick auf England für eine alte Ordonnanz erklärte, galt auch für die anderen Gebiete des Auslandes. Kein Kaufmann und keine Stadt sollten ohne Wissen und hinter dem Rücken der Hanse Sondervorteile und Privilegien im Ausland für sich erwerben dürfen.[5]) Der Privilegiengenuß im Ausland sollte für alle Mitglieder der Hanse gleich sein. Die Hanse verband aber hiermit auch den anderen Anspruch, daß die älteren Sonderrechte einzelner Städte ungiltig sein sollten, wenn

[1]) HR. 2. V n. 395, VII n. 339 § 34.

[2]) Vgl. z. B. HR. 1. V n. 364, HR. 2. I n. 504, II n. 377.

[3]) Hans. UB. IX n. 663 § 5, 693 § 3, vgl. HR. 2. VI n. 182 u. wegen der Süderseer n. 185 § 27, auch oben S. 91f.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 183 § 5, VII n. 181 § 5.

[5]) HR. 2. VI n. 356 § 76.

das hansische Interesse es erfordere, und suchte ihm unter dem heftigen Widerstand der Betroffenen Geltung zu verschaffen. Doch war die Behandlung solcher Städte durch die Hanse in beiden Richtungen nicht gleichmäßig.[1])

Das waren die Hauptbestrebungen und -aufgaben, mit denen die Hanse selbst und das Ausland den Begriff Hanse ausstatteten. Da ist es nun beachtenswert, daß 1469 in der gegen England gerichteten Streit- und Verteidigungsschrift der hansische Gelehrte, der sie verfaßte, auch eine Erklärung des Wortes Hanse versucht hat. Es ist, so weit wir sehen, die erste. Er bestritt zunächst die Behauptung der englischen Streitschrift, daß Ansa, wie er in seiner lateinisch abgefaßten Entgegnung die Verbindung nannte, ein deutsches Wort sei. Er erklärte es für ein lateinisches, das im römischen Recht zwei Bedeutungen habe. Einerseits bedeute es den Henkel an Gefäßen, und dies passe gut für die Hanse, denn wie der fest am Kruge haftende Henkel denselben vor dem Fall bewahre, so schütze die Verbindung der Städte, wenn alle Mitglieder fest und treu zu ihr hielten, Handel und Wandel vor Schaden. Andererseits bedeute Ansa eine Schlinge, die je nachdem man an dem einen oder anderen Bandende ziehe, gelöst oder zum festen Knoten zusammengezogen werde. Auch diese Bedeutung, meinte er, passe ganz besonders auf die städtische Verbindung. Denn jeder Knoten, jede Schwierigkeit, die in ihrer Mitte zwischen ihren Kaufleuten entstehe, werde durch die Vereinigung der Städte bei richtiger Behandlung leicht gelöst, bei unrichtiger nur verschlimmert.[2])

Es darf kaum wundernehmen, daß der Urheber dieser Erklärung, der sich im römischen Recht und in den Klassikern sehr bewandert zeigt, der lübeckische Dompropst Dr. Johann Osthusen,[3]) in so merkwürdige Spekulationen über die Herkunft und Bedeutung des Wortes Hanse verfiel.[4])

---

[1]) Vgl. oben S. 75 ff. bezügl. Kölns und Hamburgs, S. 205 f. bezügl. Stettins.

[2]) Hans. UB. IX n. 584 § 2.

[3]) Vgl. Hans. UB. IX S. 462 Anm. 1.

[4]) Daß die Ableitung von „hansa" auch jetzt noch Mühe macht, beweisen die neuesten Untersuchungen darüber: K. Schaube, Der Gebrauch von Hansa in den Urkunden des Mittelalters i. Festschr. d. germanist. Vereins i. Breslau 1902 S. 125—176, u. Helm, Hansa, i. Beitr. z. Gesch. d. deutsch. Sprache u. Lit. 29 S. 194 ff.

2. Die Organisation der Hanse.

Die Hanse der deutschen Städte war hervorgegangen aus den Vereinigungen der niederdeutschen Kaufleute im Auslande. Für die Zugehörigkeit einer Stadt zu ihr war daher das Entscheidende die Berechtigung ihrer Angehörigen zum Genuß der hansischen Privilegien im Auslande.

Die Kaufmannshansen im östlichen und westlichen Ausland hatten die Teilnahme an den von ihnen erworbenen und gehüteten Privilegien deutschen Kaufleuten gewährt, ohne viel zu fragen, aus welchen Orten sie stammten. Nicht nur Kaufleute aus Städten, sondern auch aus Flecken und Dörfern, namentlich Westfalens, erhoben Anspruch auf den Genuß derselben, den sie gewohnheitsmäßig bisher besessen hatten.[1]) Im Laufe der Zeit trat eine eigenartige Klärung dieser unbestimmten Verhältnisse ein. Unterstützt wurde dieselbe auch dadurch, daß der direkte Verkehr mit dem Ausland sich mehr und mehr in einer Anzahl Städte, namentlich in den an der See gelegenen, konzentrierte, die kleineren Gemeinden überwiegend oder gänzlich nur noch durch deren Vermittlung in Austausch mit dem Auslande blieben.

Bereits die junge Städtehanse stellte als obersten Grundsatz auf, daß nur Bürger von Hansestädten die Privilegien in Anspruch nehmen durften. Hansestadt zu sein, als Mitglied des Bundes der Städte anerkannt zu sein, war nun das Wichtigste. Der Wert der Vergünstigungen, die der Bürger einer Hansestadt genoß, war groß genug, um ein Streben zahlreicher Städte nach Zugehörigkeit zum Bunde zu bewirken. Daß dieselbe mit Opfern verknüpft war, ein Teil der Selbstbestimmung aufgegeben, Pflichten und Lasten übernommen, die hansischen Satzungen verschiedenster Art als verbindlich anerkannt werden mußten, fiel lange Zeit später noch nicht und auch dann nur bei wenigen ernstlich ins Gewicht gegenüber den großen kommerziellen und auch sonstigen Vorteilen, welche die Mitgliedschaft bot.

Bremen wurde auf seinen Antrag 1358, Rügenwalde 1379, Stolp 1382 in die Hanse aufgenommen.[2]) Der Antrag Nymwegens

---

[1]) Vgl. Band I, S. 53.

[2]) Vgl. Band I S. 51, HR. 1. II n. 190 § 1, 254 § 2, Hans. UB. VIII n. 277.

wurde 1387 Zütfen zur Prüfung überwiesen, ob die von jenem behauptete frühere Zugehörigkeit zur Hanse sich bewahrheite. Die Aufnahme der Stadt erfolgte 1402. Der Herzog von Burgund und die Lede von Flandern wurden davon in Kenntnis gesetzt und um Zulassung der Nymwegener zu den hansischen Privilegien ersucht.[1]) Duisburg, Zwolle und Wesel gelangten 1407 in die Hanse.[2]) Staveren bat 1412 um Aufname und erscheint seitdem als Hansestadt.[3]) Groningen beantragte 1422 und erreichte seine Wiederaufnahme in die Hanse.[4]) Neubrandenburg und Friedland wünschten 1427 durch Stralsunds Fürsprache aufgenommen zu werden.[5])

Der Antrag der englischen Kaufmannschaft um Aufnahme in die Hanse 1379 konnte natürlich nicht berücksichtigt werden, ebensowenig der Antrag des Vogts von Wiborg 1419 um Zulassung der Nordländer zum Kaufmannsrecht in Nowgorod. Aussichtslos war das Gesuch von Konstanz um Mitgenuß der flandrischen Privilegien der Hanse.[6]) Das Gesuch des Brügger Kontors um Zulassung von Lödöse, Ripen und Opslo zum Kaufmannsrecht lehnte die Hanse ab, nur den deutschen Kaufmannschaften dort gestand sie den Genuß desselben zu.[7]) Auch Narwa erreichte die Aufnahme in die Hanse nicht.[8])

Stets eigenartig war die Stellung von Kampen zur Hanse. Es wußte sich einerseits eine große Unabhängigkeit ihr gegenüber zu bewahren, andererseits den Genuß der hansischen Privilegien im

---

[1]) HR. 1. II n. 342 § 14, V n. 87, 114 § 2, VIII n. 1004, Hans. UB. IV n. 899, V n. 560 § 6. Über die auch von anderen betonte „Wiederaufnahme" vgl. die zutreffende Bemerkung von Stein, Beiträge usw., S. 148 Anm. 6.

[2]) HR. 1. IV n. 51, 52, vgl. wegen der Datierung Stein, Beiträge usw., S. 149 Anm. 2, HR. 1. V n. 339 § 18, 374 § 10, 392 § 17, 19, 393, VIII n. 1058, 1060 § 6, vgl. Hans. UB. V n. 754, 755.

[3]) HR. 1. VI n. 68 A § 53.

[4]) HR. 1. VII n. 550 § 12, vgl. Hans. UB. VI n. 743, HR. 2. V n. 329 § 1. Es hatte im 14. Jh. zur Hanse gehört, vgl. zu 1358 seine Äußerung i. HR. 1. I n. 214, daß seine Bürger in vergangenen Zeiten „int erste weren de ghene, de de duske hanse bigrepen mede to holdene", vgl. das. IV n. 632 § 11. Im allgem. Schepers, Groningen als Hanzestad.

[5]) HR. 1. VIII n. 284.

[6]) Vgl. Band I S. 52, II S. 242, S. 271.

[7]) HR. 1. V n. 392 § 26. 10.

[8]) Vgl. Band II S. 241. HR. 1. VI n. 459, 460, VIII n. 11, HR. 2. VI n. 356 § 13, Livl. UB. VIII n. 486.

skandinavischen Norden, in Flandern usw. zu sichern. Erst 1441 erlangte es nach mehrfachen Anträgen Zulassung zur Hanse,[1]) bewahrte aber auch jetzt seine Selbständigkeit in der Organisation und Leitung seiner Kaufmannschaft in Norwegen und in der Ostsee.[2]) Im selben Jahr erreichten auch Arnheim, nachdem es sich seit 1380 vergeblich bemüht hatte, und Roermond dasselbe Ziel.[3])

Dagegen waren der Versuch des Brügger Kontors 1422, den Utrechtern den Mitgenuß der hansischen Rechte zu verschaffen, sowie die Bitte Utrechts um Aufnahme in die Hanse 1451 erfolglos.[4]) Und sein Antrag blieb für diesen Zeitraum der letzte.

Bereits in unmittelbarem Anschluß an die Aufnahme von Kampen 1441 und dann erneut 1447 stellten die Hansetage zu Lübeck fest, daß die Zustimmung der Hanse zur Aufnahme einer Stadt eine einmütige sein müsse, und schrieben für künftig reifliche Prüfung vor, ob dieselbe überhaupt „der gemenen hense profitlik wesen mach off nicht.“[5]) Die Aufnahme Kampens war erfolgt trotz der Abneigung verschiedener Bundesstädte dagegen, die, wie die Verbindung Kampens mit den Holländern bald zeigte, sehr berechtigt war.

Wie sich der Umfang des Bundes durch die Aufnahme von Städten veränderte, so auch durch das Ausscheiden anderer. Nordheim begründete 1430 diesen Schritt damit, daß es trotz vieler Bitten von der Hanse keine Unterstützung in seinen Angelegenheiten erhalten habe.[6]) Ebenso sprach sich Berlin-Kölln 1452 aus, nachdem es von seinem kurfürstlichen Herrn der alten Selbständigkeit beraubt worden war, mit dem Zusatz, daß es seine Lage durch ferneres Ausharren bei der Hanse noch mehr gefährde.[7]) Braunsberg und Kulm entzogen sich wegen ihrer Armut in der ersten Hälfte

---

[1]) Vgl. HR. 1. V n. 404, VI n. 400 § 13, VII n. 576, Hans. UB. VI n. 519, HR. 2. I S. 409, II n. 419 § 10, 439 § 4, 25, 18, 445, 453, III n. 410, Hans. UB. IX n. 335.

[2]) HR. 2. VII n. 391 § 20.

[3]) HR. 1. II n. 192 § 19, Hans. UB. IV. n. 664 u. Anm. 2, V n. 394, HR. 2. II n. 439 § 2, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 150 Anm. 4.

[4]) Hans. UB. VI n. 456 u. Anm. 2, HR. 2. III n. 709 § 34, Hans. UB. VIII S. 137 Anm. 2.

[5]) HR. 2. II n. 439 § 26, III n. 288 § 69, vgl. IV n. 279.

[6]) HR. 2. I n. 253.

[7]) HR. 2. VII n. 531.

des 15. Jahrhunderts der hansischen Gemeinschaft.[1]) Brandenburg hatte 1476 den Zusammenhang mit dem Bunde verloren.[2]) Breslau verzichtete 1474 aus kommerziellen Gründen auf die weitere Zugehörigkeit zur Hanse.[3]) Halle wurde durch seinen erzbischöflichen Herrn, nachdem er seine Freiheiten vernichtet hatte, 1479 zum Austritt gezwungen.[4]) Diese Städte ließ die Hanse ungehindert fahren. Köln jedoch wurde von ihr 1476 genötigt, sich dem Bunde wieder zu unterwerfen. Den Abfall einer so wichtigen Stadt durfte die Hanse aus Gründen der Selbsterhaltung nicht dulden.

Die oft aufgeworfene Frage nach der Anzahl der Hansestädte ist, wie aus dem eben Angeführten schon ersichtlich, mit Sicherheit nicht zu beantworten. Vollständige Verzeichnisse ihrer Mitglieder sind von der Hanse nicht aufgestellt worden. Sie hielt dies offenbar noch nicht für erforderlich. Das Verlangen des Auslandes nach Nennung ihrer Mitglieder wußte sie stets zu umgehen. Alle Angaben dieser Zeit über die Anzahl der Hansestädte sprechen von etlichen 70.[5]) Das Brügger Kontor gab 1469 als Zahl 72 an mit dem Hinzufügen, daß darin die mittelbar der Hanse zugehörenden Städte nicht einbegriffen seien.[6]) Und diese Bemerkung war durchaus berechtigt. Wo die Hanse selbst einmal in diesem Zeitraum ihre Mitglieder in annähernder Vollständigkeit zusammenfaßte, blieb

---

[1]) Vgl. oben S. 150.

[2]) HR. 2. VII n. 325 § 13. Irrtümlich sagt das Register das. Neubrandenburg.

[3]) HR. 2. VII n. 181 § 5, vgl. VI n. 473.

[4]) Vgl. Herzberg, Der Entwicklungsgang Halles, i. Neujahrsbll. d. hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 15 S. 23.

[5]) So die dänische Chronik in dem König Waldemar Atterdag in den Mund gelegten derben Spottvers: 77; wichtiger ist, daß ein Lübecker Propst um 1380 von 77 großen Hansestädten spricht, Koppmann, seven und seventich hensen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 105ff., ebenso 1462 der englische König, HR. 2. V n. 263 § 9. Nowgorod spricht, um die Gesamtheit zu bezeichnen, stets von den 73 Hansestädten, HR. 1. VII n. 304, 569, HR. 2. I n. 288, 587 u. a. Von 72 Hansestädten spricht eine Eingabe englischer Kaufleute an das Parlament 1423, HR. 1. VII n. 592 § 7; ebenso Riga 1425, das. VII n. 831; ebenso Brügge 1487, das. 3. II n. 194, 195. Dagegen hatte Köln ein bestimmtes Interesse, in seinem Streit mit dem Brügger Kontor etliche 80 Städte als Hansestädte angeben zu können. Aber darunter sind solche, die nicht zur Hanse gehörten, Hans. UB. IX n. 625 § 6, 663 §§ 3, 49, vgl. HR. 2. VII n. 389 § 55.

[6]) Hans. UB. IX n. 671 § 2.

die Anzahl derselben in den sechzigern. Die Rangordnung, welche sie 1469 aufstellte, zählt 67 Städte.[1])

An der äußersten Peripherie waren Hansestädte Wisby, Breslau und Krakau,[2]) in Livland Riga, Dorpat und Reval. Binnen Landes aber nahm hier an den gemeinsamen Angelegenheiten, die zum Teil auch wichtige hansische waren, eine Anzahl kleiner Städte teil. In Preußen genossen die Zugehörigkeit zur Hanse die Angehörigen des Ordens und ursprünglich die ganze Bevölkerung des Landes. Doch galten als städtische Mitglieder des Bundes nur Danzig, Elbing, Thorn, Braunsberg, Königsberg und Kulm. Die kleineren preußischen Städte sind mit hansischen Fragen nicht behelligt worden.

Im eigentlichen Pommern waren Hansestädte Stolp, Rügenwalde, Gollnow, Stargard, Kolberg, Stettin, doch auch Treptow.[3]) Auch andere kleine Städte standen hier in Zusammenhang mit dem hansischen Leben. In der Mark waren Hansestädte Frankfurt an der Oder, Berlin-Kölln, Brandenburg. Das Verhältnis anderer kleiner Orte zur Hanse war hier ähnlich wie in Pommern. Dasselbe war der Fall in der Altmark, wo Salzwedel und Stendal Hansestädte und zugleich Vororte der kleinen Städte des Landes waren.

Es folgte die wendische Städtegruppe mit Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar, Rostock und Stralsund. Mit letzterer Stadt eng verbunden gehörten ferner zur Hanse Greifswald, Anklam, auch das kleine Demmin.[4]) Andererseits ist dieser Gruppe zuzurechnen die Hansestadt Kiel. Die kleinen mecklenburgischen Städte hatten mit der Hanse nichts zu schaffen.

Groß war die Gruppe der sächsischen Hansestädte. Neben Bremen, Stade, Buxtehude, Goslar, Hildesheim, Hameln, Halberstadt, Quedlinburg, Halle, Aschersleben und Magdeburg zählten zu ihr die Städte der braunschweigischen Lande, Braunschweig, Hannover,

---

[1]) HR. 2. VI n. 185 § 20. Vgl. auch andere Zusammenstellungen, aus früherer Zeit: HR. 1. V n. 392 § 9, VIII n. 712 Eingang u. §§ 18, 27, HR. 2. II n. 440, III n. 649 § 1, 2, 652, aus späterer: das. VI n. 330 Eingang u. Anm. 2, S. 308 oben, n. 356 Eingang, VII n. 338 Eingang. Vgl. i. allgem. Schäfer, Die Hansest. u. König Waldemar, S. 449 Anm. 1.

[2]) Nicht jedoch Warschau u. Lemberg, die von Danzig einmal als solche bezeichnet wurden, HR. 2. II n. 221 § 7.

[3]) Hans. UB. VIII n. 897, HR. 2. VII n. 181 § 9.

[4]) HR. 2. VII n. 149, 181 § 13.

Ülzen, Göttingen, Einbeck, Helmstedt, Nordheim. Indirekt jedoch hingen noch andere, infolge des engen politisch-territorialen Zusammenhangs mit jenen, auch mit der Hanse zusammen.

Unter den westfälischen Städten standen Münster, Dortmund, Soest, Osnabrück, Paderborn, Minden, Herford, Lemgo voran und galten als wirkliche Hansestädte. Aber damit war die Zugehörigkeit zur Hanse in Westfalen längst nicht erschöpft. Gerade hier erhielt sie sich für eine überaus große Anzahl kleinerer Städte, selbst für ländliche Distrikte während dieser Periode unbestritten. Von den Rheinstädten waren Köln, Wesel, Emmerich,[1] Nymwegen, Duisburg, Arnheim, Roermond, Tiel, Saltbommel, ferner Kampen, Deventer, Zwolle, Harderwijk, Zütfen, Elborg, Doesborg, sowie Groningen, Staveren, auch Oldenzael[2] Hansestädte.

Die Summe der hier genannten Städte ist 79. Dabei ist jedoch zu beachten, das Oldenzael, Tiel, Saltbommel, Doesborg, Demmin, Treptow, Gollnow nicht als vollwertige Hansestädte angesehen werden können. Diese abgerechnet, erhalten wir dieselbe Anzahl, die das Brügger Kontor angab und die auch sonst angenommen wurde, 72. Und an dieser, weil sie alle wichtigeren umfaßt, dürfen auch wir deshalb festhalten.[3]

Aus obiger Zusammenstellung gingen bereits zwei weitere Tatsachen hervor, daß die Hansestädte meist gruppiert waren und daß sie zu scheiden sind in direkte und indirekte, oder unmittelbare und mittelbare. Jene umfaßten die eben genannten. Diese standen nur durch deren Vermittelung in Zusammenhang mit dem Bunde und waren für ihn nur tätig im landschaftlichen Rahmen ihrer Gruppen.[4] Die Gruppenbildung hat ihre Erklärung in erster Linie in den territorialpolitischen Verhältnissen. Es waren zumeist die unter derselben Landesherrschaft stehenden Städte, die sich vereinigten. Wie sie ihrer Herrschaft gegenüber gleichartige politische Ziele hatten, besaßen und pflegten sie auch gemeinsame wirtschaftliche Interessen und waren dadurch besondere Gruppen auch innerhalb der Hanse. Zum Teil erst im Laufe des 15. Jahrhunderts

[1] HR. 1. VIII n. 712 § 18, Hans. UB. VIII n. 863.

[2] HR. 2. VII n. 149.

[3] Vgl. oben S. 300 Anm. 5. Die obige Zusammenstellung ist unabhängig von einem bestimmten Zeitpunkt gemacht.

[4] Diese Scheidung macht bereits Sartorius, Gesch. des hanseatischen Bundes, II S. 124 ff., jedoch mit vielen Unrichtigkeiten.

bildete sich eine Organisation innerhalb dieser Gruppen, der untersten Stufe der hansestädtischen Organisation, heraus. Ihren exakten Abschluß hat dieselbe, wie überhaupt die Formen des hansischen Bundeslebens selbst, erst im 16. Jahrhundert erhalten.

Zur livländischen Städtegruppe gehörten während des hier behandelten Zeitraums außer den schon genannten großen Städten, in deren Mauern sich der Außenhandel des Landes abspielte, die kleinen Landstädte Pernau, Fellin, Wenden, Kokenhusen, Lemsal, Wolmar, Windau, Goldingen und Roop. Zum erstenmal nachweisbar 1350 beschäftigte sich ein livländischer Städtetag mit hansischen Angelegenheiten.[1] Seitdem waren diese Versammlungen, die gern im Januar oder Februar jedes Jahres abgehalten wurden, ständige Einrichtungen, und die kleinen Städte des Landes beteiligten sich auf ihnen eifrig am hansischen Leben.

In Preußen dagegen blieben die kleinen Städte auch von dem mittelbaren Zusammenhang mit der Hanse durch die sechs großen ausgeschlossen. Diese allein berieten über die hansischen Angelegenheiten auf ihren Tagfahrten, deren Bestehen sich seit 1375 erkennen läßt. 1402 mußte der Hochmeister sogar Königsberg, Kulm und Braunsberg gegen die Versuche der drei größeren in Schutz nehmen, die auch jene von diesen Tagfahrten ausschließen wollten.[2] Erst der Ordenskrieg hat dann 1454 die politische Zusammengehörigkeit der preußischen Städte vernichtet. Königsberg war nun auf sich gestellt, und in dem nun polnischen Preußen war Danzig die einzige Stadt, die noch direkt an den hansischen Auslandsfragen beteiligt war. Aber schon 1428 war wegen seiner besonders engen Verbindung mit der Hanse von den preußischen Städten die alte historische Rangordnung, die Kulm und Thorn die Leitung der Gruppe zuerkannte, aufgehoben und Danzig die Vorortschaft übertragen worden.[3]

In Hinterpommern bildeten die Städte des Herzogtums Pommern und des Bistums Kamin auch in hansischen Fragen eine Interessengemeinschaft. Noch in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts wurden von der Hanse die kleinen pommerschen und mecklen-

---

[1]) Stavenhagen, Die Anfänge des livl. Städtebundes, i. Balt. Monatsschr. 1901 S. 52.

[2]) HR. 1. V n. 89 § 1.

[3]) HR. 1. VIII n. 395 § 6.

burgischen Städte, deren Bürger auch auf Schonen verkehrten, Grevismühlen, Ribnitz, Wolgast, Wollin, Kamin, Greifenberg, sowie Treptow a. R., Rügenwalde und Stolp nicht als Hansestädte gerechnet.[1]) Für die letztgenannten drei änderte sich dies später. Aber auch die anderen kleinen Städte zog die Hanse zu Lasten heran, wenn die von ihr geplanten Veranstaltungen, wie Seebefriedungen, auch ihrem Seeverkehr förderlich waren. Kolberg als Vorort und bedeutendster Platz unter den Städten „jenseits der Swine“ vermittelte diese Beziehungen, entbot sie deswegen zu Tagfahrten.[2]) 1432 berieten die Städte „in Stolper Landen“ zu Kolberg von sich aus über Verkehrsfragen der Lande. Zu Belgard vereinigte 1452 eine Tagfahrt Stargard, Wollin, Greifenberg, Treptow, Kamin, Belgard und Stolp als Vertreter der „meynen pamerschen stede“.[3])

In Vorpommern bedingten territorialpolitische, dann auch kommerzielle gleiche Interessen die enge Verbindung zwischen Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin. In wirtschaftlichen Fragen, z. B. Münzsachen, hatten einerseits Rostock, andererseits Stettin Anschluß an diese Gruppe.[4]) Vorort derselben war Stralsund, und dadurch stand sie in enger Fühlung mit derjenigen der wendischen Städte. Außer den besonderen Tagfahrten beider Gruppen der pommerschen Städte unter sich fanden gelegentlich auch beiden gemeinschaftliche Städtetage in hansischen Angelegenheiten statt.[5])

Auch die märkischen Hansestädte versammelten sich, jedoch selten, zur Beratung hansischer Fragen.[6]) Außer ihnen standen mittelbar, durch territorialpolitische Aufgaben mit ihnen verbunden, Prenzlau, Pasewalk, Angermünde, Perleberg u. a. in Beziehungen zur Hanse.[7])

---

[1]) HR. 1. I n. 280 § 4, 287 § 9, 296 § 9, 374 § 9, 376 § 15.

[2]) HR. 1. IV n. 207, 570 § 23, vgl. HR. 2. I n. 479.

[3]) HR. 2. I S. 103, n. 152, IV n. 115.

[4]) HR. 2. III S. 345.

[5]) So 1416 „up der Zwyne“, HR. 1. VI n. 329; 1417 in Greifswald, wo vertreten waren Greifswald, Stralsund, Anklam, Demmin, Stettin und „de pomerschen stede“, das. VIII n. 1083.

[6]) HR. 2. I S. 174, n. 269.

[7]) Vgl. auch Krüner, Berlin als Mitglied der deutschen Hanse, Wiss. Beil. z. Progr. d. Falk-Realgymnas. zu Berlin, 1897.

Tätiger war die Beteiligung der altmärkischen Städte am hansischen Leben. Ihre Organisation war besser, ihr Zusammenleben in Landschaftsfragen reger. Ein Bund umschloß sie, zu dem Seehausen, Gardelegen, Tangermünde, Osterburg, Werben und Arneburg außer den Vororten Salzwedel und Stendal gehörten. Diese beiden als Hansestädte vermittelten die Beziehungen zwischen ihren Beistädten und der Hanse.[1])

Die große Verbindung der sächsischen Städte, die zusammen mit den altmärkischen gelegentlich von der Hanse als die Städte jenseits der Heide, die „overheidesschen stede", zusammengefaßt wurden,[2]) ist aus verschiedenen kleineren Teilverbindungen im 14. Jahrhundert zusammengewachsen. Territorialpolitische Ursachen gemeinsamen Schutzes gegen die fürstlichen Mächte führten zur Ausbildung dieser und gaben auch den letzten Anstoß zum Abschluß der umfassenden Einigung unter ihnen, die zum erstenmal in dem Bund vom 13. Juli 1384 erfolgte. Aber auch territoriale Münzvereinigungen und kommerzielle Fragen des größeren hansischen Zusammenhangs bereiteten die Entstehung dieses Bundes vor.[3]) Ununterbrochen, stets erneuert hat er seitdem über hundert Jahre lang die sächsischen Städte vereinigt. Die Zahl seiner Mitglieder hat gewechselt. Auch die kleinen Städte Osterode, Duderstadt, Heiligenstadt, nach Süden zu auch Erfurt, Mühlhausen, Nordhausen, selbst Merseburg und Alfeld[4]) traten in engere Verbindung mit dem eigentlichen hansischen Kern des sächsischen Bündnisses, ohne jedoch jemals von der Hanse als Mitglieder ihrer eigenen Verbindung berücksichtigt zu werden. Seine Vororte waren auch der Hanse gegenüber Magdeburg und Braunschweig, dieses für die nördlich und westlich, jenes für die östlich und südlich des Harzes gelegenen Städte.[5]) Waren auch die Zwecke dieses Bundes in erster Linie solche der Territorialpolitik und des Verkehrsfriedens im eigenen Gebiet, so ist er doch zugleich die Grundlage gewesen, auf der die sächsischen Städte ihre alte Kulturgemeinschaft

---

[1]) HR. 2. I n. 244, S. 422, VI n. 437 § 21, VII n. 250 § 9.

[2]) Vgl. HR. 2. VII n. 250 § 9, 251.

[3]) Vgl. Hänselmann, Die Anfänge des sächs. Städtebundes, i. Städtechroniken VI S. 460ff., derselbe, Braunschweig in seinen Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873, bes. S. 33ff.

[4]) Vgl. HR. 1. VIII n. 159 § 1.

[5]) HR. 2. VI n. 437 § 21, 563, VII n. 92, HR. 3. I n. 164, 197, 203.

weitergepflegt und am hansischen Leben in wichtiger Weise sich mitbetätigt haben.

Besonders merkwürdige Verhältnisse zeigt die Organisation der Hanse in Westfalen. Deutlicher als anderswo tritt hier die Scheidung zwischen direkten und indirekten Hansestädten entgegen. Jedoch erst 1469 erfahren wir zum erstenmal davon wie von westfälischen Städtetagen in hansischen Angelegenheiten überhaupt. Die politische Zerteilung Westfalens war nicht minder stark als diejenige im Gebiet des sächsischen Städtebundes. Aber im Gegensatz zu diesem kam es zu größeren Vereinigungen westfälischer Städte zu territorialpolitischen Zwecken nicht. Im April 1469 wandte sich der Hansetag an die westfälischen „hovedstede" mit der Aufforderung, innerhalb ihres Bezirks die kleinen Städte zu versammeln, von ihnen unter Androhung ihres Ausschlusses aus der Hanse die Befolgung der hansischen Ordonnanz gegen die englischen Tuche zu fordern und das Ergebnis ihrer Beratungen mit ihnen mitzuteilen. Dieselbe Weisung erging an die süderseeischen Städte für ihren Bezirk.[1])

Die Hauptstädte waren Münster, Soest, Dortmund und Osnabrück, doch nicht ganz gleichwertig. Denn 1478 wurden als eigentliche Vororte von der Hanse angesehen nur Dortmund und Münster; Dortmund setzte sich dann mit Soest, Münster mit Osnabrück und Paderborn in Verbindung usw.[2]) Soest wiederum war Vorort von Rüthen, Werl, Attendorn, Arnsberg, Lippstadt. Außerdem standen Lemgo und Geseke, wahrscheinlich auch Brilon unter Soests Leitung.[3]) Es waren Städte, die direkt am Auslandshandel der Hanse nicht mehr oder nur in verschwindendem Maße noch beteiligt waren, für den Einkauf und Absatz ihrer Erzeugnisse Soest und Dortmund aufsuchten,[4]) gleichwohl nun eifrig erklärten, der Hanse nicht verlustig gehen zu wollen.

Doch die Anzahl der westfälischen Hansestädte zweiten und dritten Grades war erheblich umfassender. 1470 richtete die Hanse ein Schreiben an Koesfeld, Dülmen, Haltern, Bocholt, Borcken, Werne, Beckum, Ahlen, Warendorf, Telgte, Rheine, Meppen,

---

[1]) HR. 2. VI n. 184 § 67, vgl. auch n. 158.

[2]) Vgl. vor. Anm. u. HR. 2. VI n. 437 § 21, auch bereits HR. 1. I n. 418. HR. 3. I n. 161, 163.

[3]) HR. 2. VI S. 211, n. 239—242, 245, 246, 344, VII n. 399.

[4]) HR. 2. VI n. 343, VII n. 14.

Haselünne, Friesoythe, Ahaus, Billerbeck, Vreden und Borghorst.[1]) Dies waren die kleinen Städte des Stiftes Münster. Wahrscheinlich stand zu ihnen die Stadt Münster in demselben Verhältnis wie Soest zu den zuvor genannten. Wieder als eine besondere Gruppe der mittelbaren westfälischen Hansestädte werden Hamm, Kamen, Unna, Schwerte, Bochum, Lünen anzusehen sein, auch wohl Brekerfeld in der Grafschaft Mark. Ihr Haupt dürfte Dortmund gewesen sein.[2]) Über die Stellung von Paderborn und die Vorortschaft von Osnabrück erfahren wir für diese Zeit nichts näheres weiter.[3])

Auch im rheinischen Gebiet ergab die territoriale Ausbildung die Gruppierung unter den Städten. Es waren hier die klevischen mit Wesel, die geldrischen mit Nymwegen, Arnheim, Zütfen, Harderwijk, die stiftutrechtschen mit Deventer, Kampen, Zwolle an ihrer Spitze. Aber nicht nur erledigte jede Gruppe unter sich die hansischen Angelegenheiten, sondern gern vereinigten sich namentlich die geldrischen und stiftutrechtschen zu gemeinsamen Tagfahrten, so schon 1369 zu Becbergen, anläßlich der hansisch-dänischen Frage.[4]) Unter den geldrischen Städten entwickelte Nymwegen eine Vorortstellung. Unter den stiftutrechtschen nahm Deventer von Anfang an eine solche ein. Oft gab es auch den geldrischen die Anregung zum gemeinsamen Zusammentreten und hatte auch auf diesen Tagfahrten die leitende Rolle.

Vereinigt bildeten beide Verbindungen die Gruppe der süderseeischen Städte. Noch vor der Mitte des 15. Jahrhunderts wurde für ihre gemeinsamen Tagfahrten der beliebteste Versammlungspunkt „ene gewoentlike maelstad“, Apeldoorn. Neben den wirklichen Hansestädten nahmen an diesen auch kleinere Städte teil, von ihnen als „vrunde van der henze“ einmal bezeichnet.[5]) Das waren

---

[1]) HR. 2. VI n. 334.

[2]) HR. 2. VII n. 371, VI n. 267. Das in ersterer Urkunde mitgenannte Löhne kann der räumlichen Entfernung halber nicht zu dieser Gruppe gezogen werden.

[3]) Über die sehr ins einzelne durchgebildete Organisation der Hanse in Westfalen in späterer Zeit vgl. Niehus, Die Organisation der Hanse in Westfalen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. 55ff., vgl. auch Schäfer, Die deutsche Hanse, 1903, S. 38.

[4]) HR. 1. III n. 297 § 17.

[5]) HR. 2. VI n. 158, vgl. 184 § 67, 664.

Hindelopen, Workum,[1]) wohl auch Bolswarden, Doetinchem, Hasselt u. a. Beide Gruppen faßten 1447 gemeinsam den Beschluß, zur Erledigung der zahlreichen hansischen Fragen und zur Förderung ihrer kommerziellen Angelegenheiten künftig einmal jährlich zwischen Ostern und Pfingsten zusammenzukommen, eine Sitte, die ebenso beim sächsischen Städtebund schon seit 1426 bestand.[2]) Die süderseeischen Tagfahrten, die noch am Ausgang des 14. Jahrhunderts lebhaft gewesen, dann in Verfall geraten waren, wurden nun wieder aufgefrischt.[3]) Sie übten bei besonderen Anlässen eine anziehende Kraft aus einerseits auf die friesischen und klevischen, selbst auf westfälische Hansestädte.[4]) Andererseits trat Köln aus seinerzeit erörterten Gründen ihnen nahe und suchte, wiewohl vergeblich, einen leitenden Einfluß auf die ganzen rheinischen und westfälischen Städtegruppen zu gewinnen.

Über den direkten und indirekten Hansestädten und den natürlichen Gruppen, zu denen die meisten von ihnen gehörten, erscheinen zusammenfassende größere Einheiten der Organisation der Hanse. Es waren von vornherein feststehend für diese Periode die drei Drittel, jedes in zwei Sechstel gegliedert, das lübisch-sächsische Drittel, wozu einerseits die wendischen und pommerschen, andererseits die sächsischen, altmärkischen und märkischen Städte gerechnet wurden, das preußisch-westfälische Drittel, wobei im westfälischen Sechstel auch die gesamten rheinischen Städte mitinbegriffen waren, und das gotländisch-livländische Drittel. Diese Einteilung war entlehnt vom Brügger Kontor der Hanse, wo sie historisch erwachsen war. Übertragen auf die Städte bedeutete sie auch nur etwas im Verhältnis derselben zu Flandern und zu den Gebieten, welche in den Bereich jenes Kontors fielen.[5]) Sie erlangte keine Bedeutung für das Verhältnis der Hanse zu England oder Nowgorod oder zum Norden. In diesen Handelsgebieten war die Gruppierung der Städte eine andere.[6]) Jedoch brachte es die

---

[1]) HR. 1. IV S. 327.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 7.

[3]) HR. 2. III n. 413 § 1, 3, IV n. 33, 40, 84, 90 § 2—4, 6, 99, V n. 572, VI n. 663, vgl. v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. L.

[4]) Vgl. z. B. HR. 2. III S. 337 Anm. 1, n. 609 § 2, IV S. 20.

[5]) Vgl. z. B. HR. 1. VI n. 397 § 23, Hans. UB. IX n. 343, 671 § 2.

[6]) Auch bei den Tohopesaten ist von Dritteln die Rede, so z. B. HR. 2. III n. 652: ein wendisches, sächsisches, rheinisch-westfälisches Drittel. Vgl.

überlegene Wichtigkeit, die das niederländische Handelsgebiet für die gesamte Hanse besaß, mit sich, daß jene Einteilung den Schein einer Allgemeingültigkeit erlangen konnte. Eine für alle Verhältnisse und Beziehungen der Hanse gültige Gliederung des Bundes hat es in dieser Periode nicht gegeben. Diese abschließende obere Organisation gehört ebenfalls erst der folgenden an.

Was die Vororte in den einzelnen Städtegruppen für diese, waren die wendischen Städte, im besonderen Lübeck für die gesamte Hanse, die Zentralstelle, von wo aus die Politik und die Geschäfte des Bundes geleitet wurden. Dies war schon vor 1418 das Übliche gewesen, ehe der Hansetag ihnen offiziell die permanente Geschäftsführung der Hanse übertrug und ihnen dafür den Beistand der Gesamtheit versprach.[1]) Sie waren die Kerngruppe mit den intensivsten und am weitesten verzweigten Interessen, Lübeck im besonderen das eigentliche Zentrum des hansischen Nervensystems.

Die Führung der Bundesgeschäfte war keine leichte, meist auch keine angenehme Aufgabe. Die Entschädigung bestand in dem großen Einfluß, den die mit ihr beauftragten Städte auf den Gang der hansischen Politik besaßen. Sie hatten die allgemeinen Tagfahrten auszuschreiben,[2]) die Korrespondenz namens der Gesamtheit mit den Mächten zu führen usw., die Ausführung der Hansetagsbeschlüsse einzuleiten und zu überwachen. An sie wandten sich das Ausland, die Kontore, die einzelnen Städte oder Gruppen des Bundes mit ihren Klagen, Forderungen, Wünschen. Sie berieten die hansischen Angelegenheiten auf ihren besonderen Tagfahrten in vorbereitenden oder abschließenden Verhandlungen. Sie hatten vor allem die oft undankbare Aufgabe, die Lauheit der einzelnen Städte den allgemeinen Fragen gegenüber zu überwinden und sie zur Mitarbeit und Teilnahme am Bundesleben anzuregen. Oft bestimmte Lübeck die hansische Politik auch ohne Befragung der

---

hiergegen Sattler, Das westfälisch-preußische Drittel der Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. 69ff., dazu Koppmann daselbst S. 75ff., sowie Schäfer daselbst Jg. 1880/81 S. 140f.

[1]) HR. 1. VI n. 556 A § 87, vgl. Hans. UB. IX n. 61. Siehe Band I S. 193.

[2]) Gewöhnlich besorgte dies Lübeck. Die Ansetzung derselben erfolgte entweder aus eigener Initiative Lübecks und der wendischen Städte, oder auf Antrag anderer Gruppen oder im Auftrage des letzten Hansetags, der den Termin des nächsten schon gelegentlich beschloß, öfter auch selbst die Einladungsschreiben bereits ausgehen ließ.

anderen. Die preußischen Städte erhoben 1441 heftigen Widerspruch dagegen, und der Hansetag 1447 erneuerte das Statut von 1418 über die Geschäftsführung des Bundes.[1])

Der überaus heftige Widerstand, der sich von seiten Kölns, aber auch sächsischer und anderer Städte in den sechziger Jahren gegen die Geschäftsführung Lübecks erhob, veranlaßte dieses, auf dem Hansetag im August 1470 sein Amt förmlich niederzulegen. Wenn dieser der Wirkungen gedachte, die der Aufstand in Lübeck 1408ff. für das Bundesleben gehabt hatte, und der mißglückten Versuche, die Köln in Verbindung mit den westlichen und den preußischen Hansestädten in den fünfziger und sechziger Jahren gemacht hatte, um Lübeck und seine Politik zu überflügeln, so konnte er nicht in Zweifel sein, was er zu tun habe. Er bat Lübeck, seinen bisherigen Platz in der Hanse wieder einzunehmen, und stimmte bedingt den von Lübeck ergriffenen Maßregeln zu. Lübeck ließ sich daran genügen. Die Versammlung bestätigte abermals das Statut von 1418.[2])

Ein bedeutend engeres Verhältnis als mit irgendeiner Landesherrschaft verband die Hanse mit dem deutschen Orden in Preußen. Sein im 14. Jahrhundert stark zunehmender Eigenhandel hatte diese Verbindung hergestellt. Gleiche kommerzielle Interessen im Auslande waren die Grundlage derselben. Aber die Hanse pflegte die Freundschaft mit dem Orden auch deshalb, weil er in viel umfassenderem Maße Oberherr seiner Städte war, als andere deutsche Fürsten über die ihrigen. Außerdem war bei der Durchführung ihrer Handelspolitik im Auslande die Unterstützung eines so angesehenen Staatswesens, wie der Orden war, eine nicht zu unterschätzende Förderung für sie, der sie sich ja auch oft genug bediente. Die Beteiligung des Ordens an der hansischen Politik war dauernd sehr rege.

Unter solchen Umständen kann es kaum wundernehmen, wenn der Hochmeister zusammen mit den Hansestädten vom Brügger Kontor als seine „översten" bezeichnet wurde, wenn er den preußischen Städten und dem Orden und sich selbst als „en hovet der hense" und ein Beschirmer derselben erschien.[3]) Die englische

[1]) HR. 2. II n. 434 § 16, 46, III n. 288 § 57, vgl. V n. 800 § 5.

[2]) HR. 2. VI n. 356 §§ 107—110, 126. Vgl. Band I S. 193, II S. 29, 38, 100.

[3]) HR. 1. V n. 390, HR. 2. III n. 504 § 13, 711 § 3, 728. Eine Erinne-

Regierung erklärte ihn geradezu für den Herrn der Hanse. Sie wußte mit der eigentümlichen Form und Organisation dieser nie recht etwas anzufangen und machte sie für sich zu einem staatsrechtlich gültigen Gebilde dadurch, daß sie ihr ein Oberhaupt zuschrieb. Überdies besaßen die Verkehrsbeziehungen zu Preußen für England die größte Wichtigkeit.[1]) An dieser Auffassung von der Stellung des Hochmeisters konnte die englische Regierung nach dem Zusammenbruch des Ordens nicht mehr festhalten. Der Polenkönig hatte, wie sie bemerkte, mit der Hanse keinen Zusammenhang. Später wurde der König von Dänemark englischerseits für einen Herrn der Hanse ausgegeben. Die Verbindung zwischen beiden war allerdings um 1470 sehr eng, freilich alles andere eher als eine Herrschaft des Königs über die Hanse.[2]) Die Hanse selbst erkannte weder den Hochmeister noch einen anderen Fürsten jemals als ihr Haupt an.[3])

Der Abschluß der Organisation der Hanse, die höchste Instanz für ihre städtischen und persönlichen Mitglieder, für deren Angelegenheiten, wie für die der Gesamtheit, gleichviel welchen Charakters dieselben waren, die offizielle Leitung der inneren und äußeren Politik des Bundes, das waren die Hansetage, d. h. diejenigen Versammlungen der Städte, welche die Gesamtheit des Bundes repräsentierten.

Als Hansetage, wenn man das Flandern gegenüber bestehende Einteilungsprinzip der Hanse in Drittel zugrunde legt,[4]) können streng genommen nur die gelten, welche alle drei Drittel vertreten zeigen, jedes mindestens in einem Sechstel. Solcher Tage fanden zwischen den fünfziger Jahren des 14. und den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts im ganzen 43 statt. Davon fallen auf die ersten 37 Jahre von 1363, wo der erste derselben gehalten wurde,[5]) bis

rung an diese angebl. Stellung des Hochmeisters aus späterer Zeit vgl. das. VII n. 235.

[1]) HR. 2. III n. 561, 647.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 13.

[3]) In den sechziger Jahren des 15. Jhs. erklärten sich Lübeck u. Bremen für Mitstifter des Ordens, auch dieser selbst nannte sie so, als er ins Unglück geriet, HR. 2. V n. 410, 448, 462, vgl. Lüb. UB. X n. 216, Rynesberch-Schene i. Brem. Gesch. Qu., S. 62.

[4]) Berechtigt, weil an keinem anderen Verkehrsgebiet die Hansestädte in solcher Vollständigkeit interessiert waren.

[5]) Besandt von wendischen, livländischen, preußischen Städten u. Wisby.

1400 nicht weniger als 24, auf die nächsten 40 Jahre nur 12 und auf die folgenden mehr als 40 Jahre sogar nur 7. Diese Zahlen reden in mancher Richtung eine deutliche Sprache. Der nächste Hansetag nach 1476 fand erst im Mai 1487 statt, doch war diese lange Pause wohl mindestens ebensosehr die Folge der glücklichen Abschlüsse, welche die Hanse bis 1476 mit dem Ausland und im Innern erzielt hatte. Brügge aber war 1487 der Ansicht, daß Hansetage sogar nur alle 20—30 Jahre abgehalten zu werden pflegten.[1])

Rechnen wir dazu noch als Tagfahrten allgemeineren Charakters diejenigen, bei denen drei Sechstel, also in jedem Fall zwei Drittel vertreten waren, so wird auch dadurch das gewonnene Bild nicht wesentlich verändert.[2]) Es zeigt, daß in den ersten etwa 40 Jahren der Städtehanse das Interesse an den verschiedenen Aufgaben innerhalb des neuen Bundes am größten war. Die Angelegenheiten des nordischen Verkehrsgebiets, die vor 1400 der Hauptgrund der vielen Tagfahrten gewesen waren, wurden mehr und mehr seitdem von den wendischen Städten auf ihren besonderen Versammlungen erledigt. Die anderen Hansestädte verloren das Interesse daran, da auch ihr Handel mehr und mehr aus Bergen und Schonen zurückwich. Die Angelegenheiten Nowgorods wurden in wachsendem Maß von den livländischen Städten in den Bereich ihrer Tagfahrten gezogen.

Von den 43 großen Hansetagen fanden 35, von den insgesamt 67 hansischen Tagfahrten 50 in Lübeck statt. Das Schwergewicht dieser Stadt in allen Fragen hansischen Charakters und ihre günstige geographische Lage inmitten des Gebiets der hansischen Ausbreitung brachten dies mit sich. Besonders nach 1400 trat die Bevorzugung Lübecks bei Abhaltung hansischer Versammlungen immer mehr hervor. Aber weder die preußischen noch die sächsischen Städte waren damit immer zufrieden.[3])

---

[1]) HR. 3. II S. 93, n. 194.

[2]) Deren sind von 1358, wo die erste derartige Tagfahrt, besandt von wendischen, sächsischen u. preußischen Städten, stattfand, bis 1400 12, 1401 bis 1440 2, 1441—1476 10.

[3]) Nächstdem hat Stralsund mit 10 solchen Tagfahrten die größte Anzahl aufzuweisen. Damit kam die Hanse preußischen Wünschen nach einer größeren Nähe des Versammlungsorts entgegen. Es folgten Hamburg mit 3, Bremen mit 2, Lüneburg u. Köln mit je einer. Vgl. übrigens Band I S. 161 Anm. 2.

Einen feststehenden Zeitpunkt für diese allgemeinen Versammlungen gab es nicht. Doch entfällt der größte Teil der eigentlichen Hansetage auf die Monate Mai und Juni, also die Zeit um Pfingsten. Der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 beschloß allerdings in dem Wunsche, das Bundesleben, den Zusammenhang zwischen den Städten zu fördern, daß außer in dringenden Fällen alle drei Jahre zu Pfingsten Hansetage stattfinden und die Städte jedesmal rechtzeitig durch Lübeck von der Örtlichkeit in Kenntnis gesetzt werden sollten.[1] Aber zur Einrichtung periodischer hansischer Zusammenkünfte kam es nicht. Wohl aber bestanden solche bei verschiedenen Gruppen.[2] Und auch durch dies Beispiel mochte die Hanse zu jenem Plan angeregt worden sein.

Fast immer waren die hansischen Tagfahrten nur von einer verhältnismäßig geringen Anzahl Hansestädte besucht, zwei Drittel derselben von durchschnittlich nicht mehr als 10—20. Mehr als 30 Städte weisen nur die Versammlungen zu Lübeck 1418 mit 32, 1430 mit 31, 1441 mit 33 und 1447 mit 39 Städten auf.

Nicht selten war es ein buntes Bild, das die hansischen Versammlungen boten. Gesandtschaften fremder Mächte fanden sich ein, auch Könige und Fürsten in Person. Den speziellen Beratungen der Städteboten wohnten diese Fremden natürlich nicht bei. Die Boten des Ordens wurden zwar aus guten Gründen gelitten, aber in den Eingängen der Rezesse unter den Teilnehmern nicht aufgeführt. Einen Vorrang wollten ihnen die Städte nicht zugestehen. Und dies war mehr als eine Äußerlichkeit.

Zahlreich waren Streitigkeiten um den Vorrang auch zwischen Hansestädten. Nicht selten mußten die Tagfahrten Stellung dazu nehmen und eine Entscheidung treffen. Es sprach frischer und selbstbewußter Lokalpatriotismus daraus, sei es, daß der gewöhnliche Bürger seine Stadt für die schönste und geehrteste erklärte und jeden herausforderte, der daran zu zweifeln wagte,[3] sei es, daß er eifersüchtig darüber wachte, ob seiner oder einer anderen Stadt durch hochgestellte Persönlichkeiten mehr Ehre widerfuhr,[4] sei es, daß

---

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 13.

[2]) Vgl. oben S. 303, 304, 308.

[3]) Vgl. Chronik des Rynesberch-Schene, Brem. Gesch. Qu. S. 75ff., vgl. Schäfer, Die Hansestädte u. König Waldemar, S. 242.

[4]) Vgl. anläßlich des Besuchs Karls IV. Wismar u. Lübeck: Chron. des Heinr. von Baalsee i. Meckl. Jbb. 43 S. 169ff., Detmar i. Städtechron. 19 S. 551f.

die Ratsboten auf den Hansetagen für ihre Heimat den Vorrang vor denen bestimmter anderer Städte oder gar vor allen in der Reihenfolge der Plätze beanspruchten. Das letztere zu tun wurde Köln während dieses ganzen Zeitraumes nicht müde. Es unterstützte seine Ansprüche, daß ihm auf den Reichstagen der Vorsitz zustand.[1]) Innerhalb der Hanse aber hatte es mit diesen keinen Erfolg. Lübeck gab den ersten Platz nicht an Köln ab.[2])

In Bremen billigte man nicht nur Kölns Ansprüche, sondern begehrte nächst Köln den Vortritt ebenfalls vor Lübeck. Man fand sich mit Lübecks Vorrang dann ab, weil ihm die Bundesverwaltung durch die Gnade der Städte übertragen sei.[3]) Während Köln nächst Lübeck unbestritten die geehrteste Stellung besaß, stritten um den dritten Platz Bremen und Hamburg. Die erzbischöfliche altberühmte Stadt beanspruchte den Vorrang vor der simpeln holsteinischen Landstadt.[4]) Die Hanse aber umging die wirkliche Entscheidung dieser wie zahlreicher anderer derartiger Zwiste dadurch, daß sie im Laufe des 15. Jahrhunderts eine zweiseitige Rangordnung der Plätze rechts und links von der Bundeshauptstadt ab ausbildete.[5]) Nach dieser wurde die Reihe rechts von Lübeck eröffnet von Köln und Bremen, links von Hamburg. Jedenfalls waren diese 4 Städte auch in der Meinung des Auslands die ersten und vornehmsten Hansestädte.[6])

Aber nicht nur innerhalb der Hanse und auf deren Tagfahrten, auch in den Gruppen wurde eine bestimmte Rangordnung der

---

[1]) Anscheinend setzte es denselben Aachen gegenüber 1454 auf dem Reichstag zu Regensburg durch, Keussen, Die politische Stellung der Reichsstädte usw. S. 54 u. 55 Anm. 3, sowie 1471 auch Lübeck gegenüber auf dem Reichstag zu Regensburg, HR. 2 VI n. 533. Doch begegnete diese Nachricht in den Hansestädten Zweifeln.

[2]) HR. 1. IV n. 38 § 23, HR. 2. II n. 37, III n. 288 § 29, 627 § 9, Hans. UB. VIII n. 47 § 15, HR. 2. IV n. 364, V n. 175, Hans. UB. IX n. 537 § 13; auch noch über diesen Zeitraum hinaus, vgl. HR. 3. II n. 496 § 128 ff. usw.

[3]) Chronik des Rynesberch-Schene, Brem. Gesch. Qu., S. 75 ff. 119 ff.

[4]) Chron. d. Rynesberch-Schene a. a. O. S. 118 ff., HR. 1. II n. 190, VI n. 556 § 82, 601.

[5]) Zuerst erwogen vom Lüneburger Hansetag 1412, HR. 1. VI n. 68 A § 1, erster Versuch einer Durchführung vom Hansetag zu Rostock-Lübeck 1417, HR. 1. VI n. 397, eine feste Liste für 67 Hansestädte aufgestellt vom Hansetag zu Lübeck 1469, HR. 2. VI n. 185 § 20.

[6]) Vgl. z. B. Hans. UB. VIII n. 659 b. § 2.

zugehörigen Städte innegehalten oder ausgebildet.[1]) Und 1399 verlangten die preußischen Städte von Lübeck eine Rangordnung der schonischen Vögte und für ihren Beamten dort den dritten Platz nächst Lübeck und Stralsund.[2]) Auch in anderen Richtungen hielten die einzelnen Städte darauf, daß ihnen an öffentlichen Ehren jederzeit zuerkannt wurde, was ihnen gebührte.

Die Einladungsschreiben zu Hansetagen sollten sich an alle, nicht bloß an einzelne Städte einer Gruppe richten,[3]) außer wenn es sich um Ausschußtagfahrten handelte, zu denen nur die wichtigen Städte entboten wurden.[4]) Sie mußten die Verhandlungsgegenstände der bevorstehenden Tagfahrt aufzählen; Beschlüsse über andere Dinge liefen Gefahr, nachträglich von den Städten als ungültig verworfen zu werden.[5]) Nützlich war es und gern gesehen namentlich von den dem hansischen Zentrum fernliegenden Städtegruppen, daß die Ladungen möglichst zeitig erfolgten; ein Vierteljahr vorher, verlangten einmal die preußischen Städte von Lübeck.[6]) Denn abgesehen von der weiten Reise pflegten die Gruppen sich über die Besendung, ihre Stellung zur Tagesordnung des Hansetages, die Instruierung ihrer Boten auf besonderen vorberatenden Tagfahrten schlüssig zu machen.

Die eingeladenen Städte hatten die Pflicht, die Tagfahrten zu besenden, außer wenn sie durch dringende Not daran verhindert waren. Solche konnte natürlich eintreten. Viel häufiger aber wurden Vorwände gesucht, um sich den unbequemen Kosten zu entziehen, den Beschlüssen nicht zustimmen zu müssen; häufig unterblieben namentlich in den früheren Jahrzehnten des Bundeslebens Entschuldigungen nichterscheinender Städte überhaupt. Erst seit 1430 schlug die Hanse einen strengeren Ton an. Das Fernbleiben eingeladener Städte sollte mit einer Mark Goldes bestraft,

---

[1]) So namentlich unter den preußischen Städten, doch vgl. auch die Gruppierung der Teilnehmer an der Versammlung zu Wesel 1461, HR. 2. V n. 161.

[2]) HR. 1. IV n. 539 § 14, vgl. § 9.

[3]) HR. 2. V n. 90.

[4]) HR. 2. V n. 550, 659, VI n. 356 § 113, 644, vgl. III n. 546 § 2.

[5]) Vgl. Hans. UB. IX n. 693 § 1.

[6]) HR. 2. IV n. 51 § 4, 54, 140 § 1, 141, VI n. 102 § 10. Im sächsischen Städtebund hatte Braunschweig die Pflicht, zu einem Bundestage acht Tage vorher aufzufordern, Hans. UB. VI n. 624 § 7.

die Zahlung der Summe nötigenfalls durch ihren Ausschluß aus der Hanse und Arrestierung ihrer Angehörigen und Güter erzwungen werden. 1441 fügte sie die Forderung nach Ableistung eines Eides hinzu, daß wegen wirklicher Not die Besendung unterblieben sei, und bedrohte die Verweigerung desselben mit den gleichen Strafen.[1]) Zugleich suchte sie der infolge ihrer ernsteren Haltung zunehmenden Bevollmächtigung anderer Städte durch unlustige zu steuern.[2]) Aber diese Sitte griff auch unter den größeren Hansestädten um sich, und die Hanse unterließ es, ihren Verfügungen energischen Nachdruck zu geben.

Erst die hansische Versammlung zu Bremen 1449 bevollmächtigte Lübeck, zum nächsten Hansetag 1450 unter Androhung der Strafe einer Mark Goldes und des Verlustes der Hanse einzuladen. Dieser verurteilte 30 Städte, wenn sie sich nicht binnen bestimmter Frist bündig entschuldigten. Es sollte im wesentlichen nur ein Schreckmittel sein, aber es wirkte eine Zeitlang. Unter denselben Drohungen ergingen auch zu späteren Tagfahrten die Einladungen von Lübeck aus.[3]) Bevollmächtigung anderer oder der Gesamtheit der versammelten Städte, wenn redliche Notsache Städte an der Besendung verhinderte, wurde als gültig anerkannt. Nur mußte jede Stadt in ihrer Vollmachtserteilung oder in ihrem Entschuldigungsschreiben die Beschlüsse der Tagfahrt im voraus genehmigen.[4]) Ganz gewiß machte auch der Umstand, daß wiederholt zwischen 1450 und 1465 reisende hansische Boten gefangen gesetzt wurden, zahlreiche Städte in der Besendung der Hansetage bedenklich.

An dem Recht aber, die Hansestädte bei jenen Strafandrohungen zu entbieten, hielt Lübeck 1470 trotz der heftigen Anfeindungen fest, die es deswegen von Köln und anderen Städten erfuhr. Zum

---

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 13, vgl. § 27; HR. 2. I n. 321 § 41, II n. 439 § 38, 39, 440, vgl. 513, 514.

[2]) HR. 2. II n. 439 § 20, VI n. 184 § 45: vgl. Hans. UB. VI S. 401 Anm. 1 u. die Meinung Deventers dazu später, HR. 2. V n. 211 § 6.

[3]) HR. 2. III n. 614, 627 § 1, 649 § 1, IV n. 458 § 13—15, V n. 70, vgl. 121 § 3. Vgl. Zusatz zu Hans. UB. VIII n. 113, dazu HR. 2. III n. 672, 709 § 3, 20, 34, 727, 729—732, IV n. 9, 63 § 6, 17, 65, 66, 72—75 u. die Anm., VII n. 531 u. a.

[4]) Vgl. HR. 2. V n. 161 § 11, 712 § 49, VI n. 102 §§ 13, 15—17, 22, 28—30 u. a., 184 § 61. Krakau pflegte seine Vollmacht und Entschuldigung an Danzig zu senden, das. VI n. 288, 293.

Hansetage 1476 lud es die Städte in derselben Form „nach Laut der alten Rezesse“.[1])

Städte, die sich im Aufstand gegen ihren Rat befanden oder aus der Hanse ausgeschlossen waren, durften an den Versammlungen nicht teilnehmen. Im letzteren Fall verstand sich dies von selbst, für ersteren setzten es die Hansetage 1417 und 1447 als Statut ausdrücklich fest.[2])

Rechtzeitiges Erscheinen der Boten zu den Tagfahrten war im Interesse der anderen wie des ungestörten Vollzuges der Tagesordnung erforderlich. Am Abend vor dem festgesetzten Anfangstermin sollten die Boten bei Strafe in ihren Herbergen eingetroffen sein, eine Verspätung von zwei bis drei Tagen aber sollte straffrei sein, wenn unerwartete Zwischenfälle das rechtzeitige Erscheinen verhinderten.[3]) Dennoch kam es nicht selten vor, daß der Beginn einer Tagfahrt um Wochen und länger verschoben werden mußte, weil das Eintreffen der Boten bestimmter Städte, deren Teilnahme von Wichtigkeit für die beabsichtigten Verhandlungen war, sich ungebührlich verzögerte. Und wiederholt mußte auf die Abhaltung eines Hansetages überhaupt verzichtet und ein neuer angesetzt werden, weil die Anzahl der vertretenen Städte zu gering war, um der Versammlung hansischen Charakter zu verleihen.

Im Interesse der gleichmäßigen und vollständigen Erledigung der jeweiligen Tagesordnung lag es andererseits, daß die Erschienenen nicht vor dem Schluß der Verhandlungen abreisten. Denn gar zu leicht konnte von Städten dadurch bezweckt werden, sich der abschließenden Zustimmung zu den Beschlüssen und damit der Befolgung derselben zu entziehen. Von alters war es Sitte, daß Boten, die vorher die Tagfahrt zu verlassen wünschten, sich dazu Urlaub von der Versammlung erbaten. Gewährt wurde derselbe unter der Bedingung, daß sie sich vorweg einverstanden erklärten mit den noch zu fassenden Beschlüssen. Sie mußten der Versammlung

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 110, 437, VII n. 323, vgl. VI n. 330 § 3, n. 182, S. 138 Anm. 1, n. 339.

[2]) HR. 1. VI n. 397 § 83, vgl. n. 337 § 26; HR. 2. III n. 288 § 42.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 92, HR. 2. IV n. 248 § 15. In Preußen sollten zu den Tagfahrten binnen Landes die Boten einen Tag vorher eingetroffen sein, HR. 1. VII n. 790 § 2. In Lübeck war die Strafe für Verspätung bei Versammlungen des Rates 6 ß lüb., Lüb. UB. IX n. 916.

Vollmacht für die von ihnen vertretenen Städte zurücklassen.[1]) Unerlaubtes Verlassen der Tagfahrt, das nicht selten vorkam, entschloß sich der Hansetag zu Lübeck 1450 mit der Strafe einer Mark Goldes zu belegen, und 1456 bedrohte der Hansetag sogar verschiedene Städte, deren Boten dies Statut soeben verletzt hatten, mit Verhansung, wenn sie der Hanse nicht dafür Genugtuung leisteten.[2])

Die Beschlußfassung auf den hansischen Tagfahrten erfolgte durch die Majorität der vertretenen Städte. Die Minorität hatte sich zu fügen. Ebenso sollten, da jeder Hansetag die Gesamtheit der Städte repräsentierte, die abwesenden die Gültigkeit der Beschlüsse für sich anerkennen.[3]) Dieser Anspruch aber gab zu vielfachem Streit und Auflehnung Anlaß. Von den einen wurde die Zustimmung verweigert, weil die Beschlüsse nicht allgemein gefaßt oder vorher nicht von ihnen selbst genehmigt seien, die anderen, voran Köln 1469, erklärten, daß kein Rezeß eine Hansestadt binden könne, wenn seine Befolgung für sie mit Nachteilen verbunden sei.[4])

Ohnehin suchten sich gegen unliebsame Beschlüsse die Städte dadurch zu sichern, daß sie ihre Boten unzureichend bevollmächtigten. Köln sprach es 1458 der Hanse gegenüber geradezu als sein Prinzip aus, daß es seine Gesandten zu den hansischen Tagfahrten nicht zu bevollmächtigen pflege, sondern sie anweise, in wichtigen Fragen dem heimischen Rate die Entscheidung vorzubehalten. Die unbedingte jedesmalige Bevollmächtigung der Boten konnte die Hanse trotz aller Bemühungen bei ihren Mitgliedern nicht durchsetzen.[5])

Das Protokoll über die Besendung, die geführten Verhandlungen und gefaßten Beschlüsse, der Rezeß, wurde am Schluß der Tag-

---

[1]) Vgl. HR. 1. VI n. 556 § 82, VII n. 487 § 16, HR. 2. II n. 439 § 51, 456, VI n. 356 § 118, VII n. 338 § 174, 389 §§ 96, 100, Hans. UB. IX n. 671 §§ 100, 101.

[2]) HR. 2. IV n. 458 § 24, vgl. das Verhalten der Hanse gegen Rostock 1454 das. n. 253.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 63, 428, VII n. 561, HR. 2. VI n. 333, 339, Hans. UB. IX n. 671 §§ 12, 89, 90.

[4]) HR. 1. V n. 420, HR. 2. VI n. 102 § 10, 182, doch vgl. das. S. 138 Anm. 1; n. 310, Hans. UB. IX n. 625 § 3, 5, 6, 663 § 46, 693.

[5]) HR. 2. IV n. 639, vgl. HR. 1. VIII n. 142; IV n. 414, HR. 2. II n. 418, VI n. 104.

fahrt verlesen. Wurden keine Einwände erhoben, so galt es als genehmigt. Nachträglicher Einspruch war ungültig.[1]) Auch auf diese Weise suchte die Hanse die Durchführung ihrer Politik zu erleichtern und zu sichern. Beschleunigt erfolgte dann durch zahlreiche Schreiber die Ausfertigung der Kopien des Rezesses zur Mitnahme für die auswärtigen Teilnehmer der Versammlung.[2]) Die Geheimhaltung der Rezesse wie überhaupt des hansischen Briefwechsels vor Unberufenen war ebenso Grundsatz wie die Heimlichkeit der Verhandlungen selbst. Das Vorbild waren auch hier die Ratsverhandlungen der einzelnen Städte und die Geheimhaltung der städtischen Korrespondenz. In der öffentlichen Meinung behauptete das Pergament seine Wertschätzung als der einzig vollgültige Schreibstoff für wichtige Akten auch noch während des 15. Jahrhunderts, während schon im vorangegangenen die Verwendung des Papiers im Briefwechsel zur Herrschaft gelangt war. Das Brügger Kontor erbat die wichtigen Rezesse der hansischen Versammlungen vom August 1470 und April 1471 auf Pergament, in feierlicher Ausfertigung, mit darangehängtem Siegel Lübecks, da von manchen Leuten den auf Papier geschriebenen nicht volle Glaubwürdigkeit geschenkt werde. Die Hanse genehmigte den Wunsch mit dem Vorbehalt, daß dadurch die Beweiskraft aller anderen auf Papier geschriebenen Rezesse nicht beeinträchtigt werde.[3])

Die Rezesse der Tagfahrten wurden von den Städten vielfach sorgfältig gesammelt und verwahrt. Die führenden Städte waren sich schnell, als die Hanse der Städte sich bildete, des Neuen und Wichtigen bewußt, das in dieser Entwicklung lag. Lübeck begann mit der Anlegung einer derartigen Sammlung bereits 1361, Wismar und Stralsund folgten damit 1363, Hamburg 1369, Danzig 1375.[4])

---

[1]) HR. 2. V n. 712 § 48, VII n. 338 §§ 220, 221, 339 § 64—66, 389 §§ 86, 111.

[2]) Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. XXXII f. Beschlüsse der preußischen Städte 1411 und 1420 für die Tagfahrten binnen Landes, daß ihre Boten von diesen erst dann heimkehren sollten, wenn sie den Rezeß derselben empfangen hätten, HR. 1. VI n. 56 § 4, VII n. 275 § 5.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 117, 437 § 22, Hans. UB. IX S. 675 Anm. 2, vgl. HR. 1. V n. 55 § 8, HR. 2. VI n. 374.

[4]) Vgl. Koppmann i. HR. 1. I Einleit. S. IX, XI, XIX; II Einleit. S. XI. Vgl. HR. 1. VII n. 275 § 5, für Köln Hans. UB. VIII S. 239 Anm. 6. Wegen des Zeitpunkts für Danzig siehe oben S. 303.

Schreiben und Erlasse der hansischen Versammlungen pflegten mit dem Siegel der Stadt, in der man tagte, beglaubigt zu werden. Es war ebenso innerhalb der einzelnen Gruppen und nicht anders bei den Versammlungen der Lede Flanderns.[1]) Ein Bundessiegel besaß die Hanse nicht. Als solches aber entwickelte sich ganz natürlich, namentlich in der Meinung des Auslands, das Siegel Lübecks, wo die meisten Tagfahrten abgehalten wurden, von wo aus die Korrespondenz des Bundes mit dem Auslande geführt wurde usw. So legten bei den Verhandlungen und Friedensschlüssen 1473 und 1474 die Holländer und Engländer dem Siegel Lübecks hansischen Charakter bei.[2]) Der Doppeladler, den Lübeck 1368 zum ersten Male mit Anspielung auf seine reichsstädtische Stellung in sein Siegel aufgenommen katte, und der gleichzeitig als Siegel der wendischen Städte zur Beglaubigung der Pfundzollquittungen ihrer schonischen Vögte gedient hatte, ging dann als Wappen Lübecks über in die Wappen der großen Kontore.[3])

Beschlüsse der verschiedenen Gruppen machten es ihren Boten ein für allemal zur Pflicht, sogleich nach ihrer Heimkehr den Rezeß in der genügenden Anzahl von Exemplaren auf allgemeine Kosten vervielfältigen und den einzelnen zugehörigen Städten zugehen zu lassen.[4]) Die nicht auf dem Hansetag vertreten gewesenen Städte oder Gruppen wurden durch diesen selbst oder durch die geschäftsführenden Städte des Bundes von den Beschlüssen in Kenntnis gesetzt oder benachbarte Städte damit beauftragt. Über den Inhalt und die Ausführung des Rezesses pflegte innerhalb der Gruppen auf ihren besonderen Tagfahrten Meinungsaustausch stattzufinden.

In den Ratskollegien der Städte waren die Wurzeln der hansischen Politik. Ratsherren waren ihre ausführenden Organe. Politik und Korrespondenz der Stadt hörten auf, wenn der Rat zerstreut, z. B. vor der Pest geflohen war oder bestimmte wichtige Persönlichkeiten desselben gerade, z. B. in Handelsgeschäften, abwesend waren.[5]) Jedes Geschäft diplomatischer, kriegerischer, überhaupt repräsentativer Natur von Belang wurde Ratsherren anvertraut. Sie führten die städtischen Flotten und Aufgebote, waren herkömmlich die

[1]) Vgl. HR. 2. II n. 341 § 4, VII n. 35 § 79.
[2]) HR. 2. VII n. 35 § 78, 107 § 27, 247.
[3]) Vgl. Mantels i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 3 ff.
[4]) HR. 2. IV n. 5 § 5, Hans. UB. VI n. 624 § 1.
[5]) Vgl. z. B. HR. 2. VII S. 653 Anm. 2, HR. 3. I S. 60 Anm. 3, n. 159 u. a.

Hauptleute der städtischen Friedeschiffe in den Zeiten, als noch Seebefriedungen größeren Stils unternommen wurden. Auch die schonischen Vögte wurden von den meisten Städten aus der Zahl ihrer Ratsmitglieder entnommen.[1]) Sie auch sollten die eigentlichen Diplomaten sein.

Gegen die zunehmende Beschickung der Hansetage durch Stadtschreiber statt durch Ratsherren wandte sich mit Entschiedenheit der Hansetag 1418. Und von späteren ist sein Statut wiederholt erneuert worden. Stadtschreiber sollten künftig nur noch in Begleitung der gültigen Vertreter ihrer Städte, geschworener Ratsherren, zu den Verhandlungen der Hansetage zugelassen werden.[2])

Auf diesen erschienen die Ratsboten mit Beglaubigungsschreiben ihrer Städte. Besondere schriftliche Vollmachten wurden nicht gefordert. Die Tatsache der Bevollmächtigung war ja ohnehin Bedingung. Gern wurden natürlich, ihre Gewandtheit als Unterhändler vorausgesetzt, dieselben Boten wiederholt zur Besendung von Hansetagen und zur Verwendung in diplomatischen Missionen ins Ausland gewählt. Die preußischen Städte verlangten für ihre binnenländischen Tagfahrten, daß jede Stadt bei wichtigen Verhandlungen einen Teilnehmer der letzten auf die nächste schicke.[3])

Ein ständiges Gesandtschaftswesen der Hanse im Auslande gab es nicht. Doch waren ihre Kontore eine ständige diplomatische Vertretung des Bundes dort und leisteten dadurch, daß sie dauernd Fühlung mit den Regierungen des Auslandes unterhielten, Verhandlungen zwischen ihnen und der Hanse vermittelten, Abschlüsse vorbereiteten oder geschehene ausführten u. a., der hansischen Politik beständig sehr wesentliche Dienste. Die vollgültigen und abschließenden Organe diplomatischer Leistungen waren die von Fall zu Fall abgeordneten Gesandtschaften, die entweder das Ausland zu Verhandlungen in eine Hansestadt, oder die Hanse ins

---

[1]) HR. 1. IV n. 375, 539 § 9, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. CXXXVII f.

[2]) HR. 1. VI n. 556 § 17, 18, HR. 2. II n. 439 § 3, III n. 288 § 49, VI n. 185 § 7, vgl. n. 301, VII n. 389 § 10. Dies galt jedoch anscheinend für die Tagfahrten der Gruppen nicht. Auf der wendischen Versammlung zu Lübeck 1471, der livländischen zu Wolmar 1472 saß der Stadtschreiber von Stralsund bezw. Dorpat unbeanstandet unter den Ratsherren der anderen Städte, HR. 2. VI n. 437, S. 398 Anm. 2; n. 493 § 1.

[3]) HR. 1. VII n. 790 § 2, HR. 2. I n. 507.

Ausland sandte, oder die sich von beiden Seiten auf neutralem Boden zusammenfanden.

Die hansischen Gesandten wurden mit Beglaubigungsschreiben, die allgemein im diplomatischen Verkehr üblich waren, versehen. Sie erhielten teils mündlich, später gewöhnlich schriftlich ihre Instruktionen, die dem Auslande gegenüber geheim waren. Ihnen besondere Vollmachtsbriefe, wie das Ausland den Seinigen, auszustellen, lehnte die Hanse wiederholt ab. Mündliche Bevollmächtigung sollte auch hier ausreichend sein. Aber ihre Stellung in dieser Frage war nicht immer konsequent.[1]) Verboten war von der Hanse ihren Auslandsgesandten, neben ihrem amtlichen Auftrag etwa ihre privaten kaufmännischen Interessen wahrzunehmen.[2]) Die Verhandlungen wurden, wo nicht Niederdeutsch die beiden Teilen verständliche Sprache war, durch Dolmetscher geführt. Für die hansisch-englischen Verhandlungen zu Hamburg 1465 wurde durch Übereinkunft Latein zur Diplomatensprache gemacht, war dies aber auch schon früher und im schriftlichen Verkehr immer gewesen.[3])

Schon im 14. Jahrhundert waren die Hauptunterhändler der englischen Gesandtschaften Magistri, dann Doctores, rechtskundige Leute. Die kaufmännischen Sachverständigen sowie die weltlichen oder geistlichen Herren derselben traten neben diesen zurück. Eine ähnliche Entwicklung erfolgte im 15. Jahrhundert im burgundischen Reich, in Frankreich, auch in Polen. Die Hanse durfte nicht darauf verzichten, sich diesen Fortschritt zunutze zu machen. Sie besaß in den Stadtschreibern ihrer Städte und später auch in den Syndici, die im 15. Jahrhundert von den größeren Städten als besondere Rechtsbeistände gehalten zu werden pflegten, rechtskundige Leute. In den dreißiger Jahren, als die Hanse nach langer Pause die Verhandlungen mit dem westlichen Auslande wiederaufnahm, erkannte sie schnell den Wert des neuen Machtmittels juristisch geschulter Unterhändler. Auch sie suchte nun Doktoren ihren

---

[1]) Vgl. HR. 2. III n. 324, VII n. 34 § 87, 486 § 6.

[2]) HR. 2. III n. 402 § 2, VI n. 356 § 12.

[3]) HR. 2. V n. 712 § 4, vgl. II n. 638. — Für ihre eigenen Erörterungen untereinander und im diplomatischen Verkehr mit beliebigen anderen verlangten die Hansen den „hovesschen“ Ton, die Sprache sollte anständig, gebührlich, gesittet sein, vgl. z. B. HR. 1. VI n. 528 § 34, VIII n. 515 § 3, 5, HR. 2. IV n. 99, VI n. 319, Lüb. UB. IX n. 925 § 1; 2, Töppen, Akten, III S. 348 § 21.

Gesandtschaften beizugesellen, scheute sich, ohne solche auf schriftliche Erörterungen von Klagen und Antworten sich einzulassen.[1]) Für die Prüfung und Abfassung diplomatischer Schriftstücke und die schriftliche Formulierung und Begründung von Ansprüchen und Einwänden im Verlauf von Verhandlungen waren seit den fünfziger und sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts die gelernten Juristen der Hanse unentbehrlich.[2])

Wollte die Hanse nun noch durch Gesandtschaften im Ausland Eindruck machen und Erfolge erzielen, so mußten Juristen zu ihnen gehören. Die Sendung eines Sekretärs, erklärte das Brügger Kontor 1476 der Hanse, werde der König von Frankreich als Beleidigung ansehen, es müsse mindestens eine Gesandtschaft mit einem Doktor an der Spitze geschickt werden.[3])

Eine neue Zeit in der Kunst der Verhandlungen war angebrochen. Sie brachte ein fremdes Recht mit sich. Die alte hansische Laienschlagfertigkeit begann das Feld zu räumen vor den römisch-rechtlich gebildeten Juristen. Das Ausland gab das Beispiel damit. Nur gedrängt und zögernd folgte die Hanse. Noch galten allerdings bei den Mächten des In- und Auslandes die hansischen Ratsboten als vollgültige Gesandte, und in den stadtleitenden Kreisen der Hansestädte nahm in Anpassung an die neue Entwicklung das juristische Studium zu. Für diejenigen, die sich dem Dienst ihrer Vaterstadt widmen, in ihm und innerhalb der Hanse sich hervortun wollten, wurde diese Bildung nun wertvoll.[4])

Die hansischen Ratsboten hatten mindestens eins ausgezeichnet verstanden, in den Verhandlungen hartnäckig zu sein, zäh festzuhalten am Erreichten, so wenig als möglich preiszugeben, so viel als möglich aus dem Gegner herauszupressen. Der Stoßseufzer eines englischen Unterhändlers in den Verhandlungen zu Utrecht 1474, daß er lieber mit aller Welt Fürsten, als mit den hansischen

[1]) HR. 2. I n. 392 § 2, 430 § 7, 483, vgl. auch Töppen, Akten, I n. 471, HR. 2. III n. 311 § 5.

[2]) Hans. UB. VIII n. 47 § 1, HR. 2. III n. 709, V n. 712 § 4, 5, VI n. 184 § 50, 185 § 29, 244, VII n. 34 § 78.

[3]) HR. 2. VII n. 389 § 113, vgl. HR. 3. I n. 128, 132.

[4]) Die Arbeit von Menzel, Das deutsche Gesandtschaftswesen im Mittelalter, hat zu ihrem Nachteil gänzlich darauf verzichtet, die hansischen Akten zu berücksichtigen.

Ratsboten verhandeln wolle,[1]) wird nicht der einzige in dieser Art gewesen sein. Er könnte mit demselben Recht den Gesandten jeder anderen Macht der Hanse gegenüber in den Mund gelegt werden. Denn dies Verhalten war Methode.

Das Amt der Gesandten war meist schwer und nie ganz gefahrlos. Natur- und Menschenmacht konnten ihnen Schaden oder Untergang bereiten. Den Angriffen jener waren sie wie jeder Reisende ausgesetzt. Aber gegen die Menschen sollte sie ihr Amt schützen. Nach geistlichem und weltlichem Recht und Gesetz dürften alle Sendeboten, der Fürsten wie der Städte, auf Land- und Wasserstraßen frei und sicher verkehren, erklärte Danzig, als sein Gesandter Heinrich Vorrath vom Bischof von Münster 1437 gefangengenommen war.[2]) Noch spezieller äußerte sich Münster, als 1454 seine zur Versammlung nach Lübeck geschickten Boten auf Veranlassung eines Bremer Domherrn im Bremischen gefangen waren, daß die zu Tagfahrten reisenden Sendeboten der Hanse von Päpsten und Kaisern besonders privilegiert seien.[3]) Trotzdem sind solche nicht selten unterwegs niedergeworfen, gefangengesetzt worden von geistlichen und weltlichen großen und kleinen Herren.[4])

Es konnte die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Hanse selbst eine Verpflichtung habe, etwas zur Befreiung solcher zu tun. Köln war es zuerst, das 1450 anläßlich der Gefangennahme seines Gesandten von der Hanse Hilfe verlangte. Von dieser wurden dann die dem Täter und Tatort benachbarten Hansestädte Hildesheim, Hannover, Hameln und Braunschweig beauftragt, Kölns Bemühungen zu unterstützen.[5]) 1456 regelte die Hanse auch diese Frage durch ein Statut. Bei Vergewaltigungen hansischer Boten auf Reisen von und zu Hansetagen sollten die zwei dem Tatort benachbarten Städte sofort für ihre Befreiung eintreten, wenn nötig

---

[1]) Vgl. oben S. 127.

[2]) HR. 2. II n. 155.

[3]) Hans. UB. VIII n. 357 u. Zusatz.

[4]) So u. a. Heinrich Vorrath von Danzig 1437, wie oben gesagt, Dr. Joh. Frunt von Köln vom Junker von Spiegelberg 1450, die Boten von Münster 1454, wie oben gesagt, Dr. Joh. Frunt von Köln durch die Gräfin von Tecklenburg 1461, derselbe nebst anderen Angehörigen von Köln durch den Grafen von Tecklenburg 1465. Frunt, schon alters- und leibesschwach, starb bald darnach an den Folgen der Gefangenschaft, Hans. UB. IX n. 197 § 1, 4.

[5]) HR. 2. III n. 656 u. Anm. 1.

noch zwei Nachbarstädte hinzuziehen. Bei etwa ihnen selbst daraus entstehenden Verwicklungen wollte die Hanse selbst helfend eingreifen.[1])

Aber dies Statut bestand seine Proben 1461 und 1465, als es sich um die Befreiung der Kölner Boten handelte, schlecht. Im ersteren Fall entsprachen die Nachbarstädte Münster und Osnabrück nicht den wiederholten Aufforderungen zur Hilfeleistung, die Köln und der Städtetag der westlichen Gruppen zu Wesel an sie richteten.[2]) Bei letzterem Anlaß traten zwar die westfälischen und andere westliche Städte, auch Lübeck, Hamburg und Bremen für Köln mit Verwendungsschreiben und Vorstellungen ein. Da aber Köln die Freigabe seiner Boten durch eine Geldzahlung erkaufen mußte, warf es der Hanse doch vor, es ohne Beistand gelassen zu haben.[3])

Ausrüstung, Troß an Pferden und Wagen, Auftreten hansischer Boten im Ausland wurden oft sehr eindrucksvoll gestaltet. Wir hören, daß preußische Gesandte, die 1404 von den Dänen gefangen wurden, vom Silberzeug ihrer Städte zu ihrem Gebrauch mit sich führten. An den Herbergen der hansischen Boten im Auslande, wenigstens in Dänemark, wurden die Wappen ihrer Städte, aus Papier gefertigt, angeschlagen.[4])

Die Kostenfrage von Gesandtschaften, sei es zu Hansetagen, sei es ins Ausland, war für die Hansestädte immer eine wichtige Sache. Viele scheuten diese Lasten überhaupt, um so mehr, je häufiger sie kamen, je weiter die Entfernungen, je größer die Unsicherheit, je länger die Dauer der Verhandlungen. Für die Kosten von Gesandtschaften ins Ausland fanden die Städte noch im 14. Jahrhundert den Ausweg, sie sich durch die Kontore, in jedem einzelnen Fall durch dasjenige, dem die Gesandtschaft zugute kommen sollte, ersetzen zu lassen. Es war dasselbe Prinzip, nach dem sie

---

[1]) HR. 2. IV n. 458 § 16.

[2]) HR. 2. V n. 161 § 8, 163 u. Anm. 1, 273.

[3]) HR. 2. V n. 738 u. Anm. 1, 740 u. Anm. 2, VI n. 102 § 10, 182, 310. — Über Verpflichtung zur Schadloshaltung der Boten bei unterwegs ihnen zustoßendem Mißgeschick vgl. die Bestimmung des sächsischen Städtebundes 1426 Hans. UB. VI n. 624 § 1, sowie den Vertrag Kölns mit einem Ratsboten 1429 das. n. 836.

[4]) HR. 1. V n. 245 § 8, 247 § 6, 545 § 4; VIII n. 515 § 1, HR. 2. II S. 405 Anm. 2.

sich auch im 15. Jahrhundert die Kosten der Convoyfahrten von den unmittelbaren Interessenten erstatten ließen.

Die Kosten der Besendung der Hansetage aber blieben die Last jeder einzelnen Stadt oder wenn eine oder mehrere Städte in Vertretung ihrer Gruppe die Boten schickten, aller Mitglieder dieser. Denn billig erschien es, daß auch die kleinen, die mittelbaren Städte, die zwar die hansischen Rechte genossen, auf deren aktive Teilnahme an Hansetagen aber von vornherein verzichtet wurde, den großen Städten ihrer Gruppe nach Verhältnis die Besendungskosten ersetzen halfen. Einen langen Kampf führte die Hanse seit 1430 mit der Abneigung der kleinen Städte dagegen. Wiederholt bedrohte sie die Verweigerung dieser Beihilfen mit Ausschließung aus der Hanse.[1]) Zwar die kleinen livländischen Orte fügten sich.[2]) Auch in Preußen wurde eine Vereinbarung zwischen Danzig einerseits, den anderen Städten andererseits getroffen, die auf eine Teilung der Gesandtschaftskosten hinauslief. Dauernd ablehnend aber verhielten sich trotz aller Drohungen die kleinen westfälischen Städte. Eine Regelung der Beitragspflicht wurde von der Hanse in dieser Zeit nicht erreicht.[3])

Einen Bundesschatz, aus dem wie die Gesandtschaftkosten ins Ausland, so andere Aufwendungen zum allgemeinen Nutzen, namentlich Seebefriedungen, hätten bestritten werden können, gab

---

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 15, HR. 2. I n. 321 § 42, III n. 649 § 2, VI n. 184 § 44, 45, 356 § 127.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 2, 462 § 6.

[3]) HR. 2. VI n. 184 § 67, 282, 664 § 6, Hans. UB. IX n. 586, vgl. VIII n. 521 a § 5, b § 1; HR. 2. VI n. 330 § 12, 334, 343, 344; vgl. Hans. UB. IX n. 743; HR. 2. VII n. 338 § 177, 371, 399. — Nachrichten über die Ausrüstung und Entschädigung der Ratsboten in dienstlichen Reisen verschiedentlich. Vgl. Kölns Vertrag mit einem Ratsboten für die bevorstehende Reise 1429 Hans. UB. VI n. 836, Beschluß Kölns 1456 — so nach Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. Kölns, II n. 227, nicht 1454 wie HR. 2. IV n. 216 — über die Ausrüstung eines Bürgermeisters oder Rentmeisters nach Lübeck oder anderen entfernten Gegenden, 40 Gulden, eines Doktors, 25 Gulden; jener darf nicht mehr als fünf, dieser nicht mehr als drei Pferde mitnehmen, dazu noch eins für den Koch. In Preußen betrugen die Ausrüstungsgelder für jeden Gesandten nach auswärts 40 Mark preuß. HR. 1. VII n. 559 § 4, 770 § 3, 773 § 11, VIII n. 295 § 3, 395 § 1, 433 § 12, 453 § 7, 578 § 7. Kampen stellte 1414 eine feste Skala auf, die je nach den Orten verschieden hohe Sätze aufwies, Hans. UB. V S. 585 Anm. 3.

es nicht. Erst 1494 wurde von dem Hansetag zu Bremen zum erstenmal die Ansammlung eines solchen erwogen, jedoch nur im Hinblick auf die Verteidigung der politischen Stellung der Hansestädte gegen das Fürstentum.[1]) Feste regelmäßig wiederkehrende Einnahmen besaß der Bund nicht, wohl aber zufällige in verschiedenen Richtungen.

Von diesen waren die Strafgelder sicher geringfügig und gingen wohl, wo sie eingeliefert wurden, ohne weiteres in den sonstigen Einnahmen der betreffenden Stadt auf. Eine andere Gruppe waren die Entschädigungssummen, die wiederholt von der Hanse dem Ausland abgenötigt wurden. Ehe sie zur Verteilung an die vom Auslande geschädigten Hansen gelangten, ersetzte der Bund sich daraus die Unkosten, die ihm erwachsen waren, um diese Gelder zu erlangen und das gute Einvernehmen mit dem Ausland wiederherzustellen.

Als Bundeseinnahmen waren von der Hanse vor allem gedacht die Pfundzölle. Den ersten führten die Städte 1361 ein, um sich dadurch die Kosten ihres Kriegs gegen Dänemark zu erleichtern. Zum Kriege gegen Dänemark 1368 und später für Seebefriedungen wurde wiederholt Pfundzoll für kürzere Zeiträume erhoben. Die Höhe des Zolls war nicht immer die gleiche. Hansen und Nichthansen hatten ihn von ihrem Ausfuhrhandel über See in den Hansestädten zu zahlen. Auf den gemeinsamen Tagfahrten erfolgten die Verrechnungen über die eingenommenen Gelder. Der Gedanke war gut, aber seine gleichmäßige Durchführung wurde durch die Sonderinteressen im Bunde, durch das Übelwollen, dem die Steuer überhaupt an vielen Stellen begegnete, gehemmt. Der Orden in Preußen lehnte sich in Verbindung mit seinen Städten dann überhaupt dagegen auf und verwandelte den Pfundzoll dort seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts in eine landesherrliche Abgabe, deren Erhebung im 15. Jahrhundert wiederholt, jedoch immer nur mit vorübergehendem Erfolg, von der Hanse bekämpft wurde.[2]) Mehrfache Versuche der Hanse selbst, im 15. Jahrhundert den Pfundzoll als Bundesmaßregel wieder ins Leben zu rufen, hatten noch geringeren Erfolg als früher.[3])

---

[1]) Vgl. HR. 3. III n. 355, erwähnt Städtechron. XIV S. 888.

[2]) Vgl. Band I S. 40, 111, 177, 214, 222, II S. 157f.

[3]) Das Gegenteil über den Pfundzoll des 15. Jhs. meint von Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgesch., III. 2. S. 301.

Auch die Gefälle der schonischen Schlösser während der siebzehnjährigen Besetzung derselben durch die Hansestädte bis 1385 waren Bundeseinnahmen, wurden aber zum großen Teil durch die Verwaltungskosten der Schlösser aufgezehrt, gelegentliche Überschüsse allerdings für allgemeine Zwecke, wie Kosten von Gesandtschaften im Norden und Seebefriedungen, verwendet.[1])

Indem die Seebefriedungen großen Stils im Ausgang des 14. Jahrhunderts aufhörten,[2]) die Kosten der ins Ausland geschickten Gesandtschaften gern den Kontoren auferlegt wurden, bedurfte die Hanse besonderer Bundeseinnahmen eigentlich nicht mehr. Die Korrespondenz des Bundes, die Versendung der Schreiben, Besoldung der nötigen Schreiber, Briefboten, Läufer besorgte Lübeck, vielleicht unter Hinzunahme eingehender hansischer Strafgelder. Der Schirmung des Landfriedens und der Sicherheit der Städte wurde genügt durch die territorialen Bündnisse der Städte und darüber hinaus durch die hansischen Tohopesaten.

Das Ausland muß Achtung vor der Macht der Hanse behalten, darum muß diese einträchtig sein, das war das immer wiederkehrende Leitmotiv in den Ausführungen derjenigen Organe, die für das Gemeinwohl und das allgemeine Interesse eintraten, des Brügger Kontors, Lübecks. Oft lag der eigene Vorteil der Gruppen in derselben Richtung, die als Gemeinwohl von jenen bezeichnet ward, oft auch nicht. Je einseitiger die eine oder andere Gruppe mit diesem oder jenem Teil des nordeuropäischen Handelsgebiets kommerziell verwachsen war, um so weniger war sie gewöhnlich geneigt, allgemeine Aufgaben und ihre Verpflichtung zur Mitarbeit an denselben anzuerkennen.

Widerspenstige Mitglieder zum Anschluß an die Bundespolitik und deren Maßregeln, zur Anerkennung der Gültigkeit der Bundeserlasse und Satzungen zu zwingen, Nichtbeachtung derselben und Ungehorsam zu strafen, entwickelte die Hanse Zwangsmittel.

Das Wesentlichste derselben war die Verhansung,[3]) die einzelne Personen und ganze Städte treffen konnte und gegen beide auch wiederholt angewandt wurde. Sie bedeutete den Ausschluß vom Genuß aller Rechte und Privilegien der Hanse im Ausland und

[1]) Vgl. Band I S. 113.
[2]) Vgl. später in diesem Buch, II, 1. Kap.
[3]) HR. 2, VII n. 34 § 67.

Inland, die gänzliche Aufhebung jederart Gemeinschaft mit Angehörigen der Hanse, die Arrestierung der Verhansten und ihrer Waren in allen Städten des Bundes. Es war für die davon Betroffenen ohne Zweifel, mochte auch die Verhansung nicht von allen Seiten streng befolgt werden, eine schwere und schmerzhafte Maßregel. Selbst Köln, das mit so großer Zuversicht die Verhansung herausgefordert hatte, mußte sich nach fünf Jahren dem Willen des Bundes unterwerfen.

Den unterworfenen Genossinnen gegenüber pflegte die Hanse in betreff der Streitobjekte mit Nachsicht und Milde zu verfahren. Sie begnügte sich wiederholt dann mit wenig mehr als prinzipieller Anerkennung ihrer Überlegenheit. Es konnte ihr überhaupt nicht daran gelegen sein, ohne zwingendste Gründe sich Mitglieder so stark zu entfremden. Die Eintracht war sowieso gering genug. Das Ausland durfte durch inneren Zwist nicht eine noch geringere zu sehen sich gewöhnen. Auch verursachte eine Verhansung meist Verwirrung genug im inneren Bundesleben, Schädigungen der Bürger derjenigen Städte, die mit den Verhansten in besonders engen Beziehungen zu stehen pflegten, u. a. m. Und dazu kam noch, daß die Verhansung einer Stadt leicht die Einmischung der fürstlichen Gewalt in diese innersten Fragen des Bundes, seiner Straf- und Exekutivgewalt, in verschiedener Weise nach sich ziehen konnte.

Das andere Strafmittel für Ungehorsam irgendwelcher Art waren Vermögensstrafen. Oft bedrohte die Hanse die Verweigerung der Zahlung derselben mit Ausschluß aus dem Bunde. Aber ebenso oft waren wie die Verhansung auch die Geldstrafen nur Drohmittel, mit denen die Hanse abschrecken oder antreiben wollte, jedoch nicht ernstlich vorhatte, wirklich zu strafen. Auch hier galt es der Hanse offenbar, daß im Interesse der Eintracht Schonung wertvoller sei als Strenge.

Ihren Abschluß erhielt die Organisation des Bundes nach der allerwesentlichsten Seite durch eine Einrichtung, die dem inneren Zusammenhalt seiner Teile mit dem Ganzen trefflich genützt hat. Wie die einzelne Stadt für die Streitigkeiten ihrer Bürger untereinander der Gerichtshof war,[1]) wie die Mitglieder der hansischen

---

[1]) Vgl. Städtechron. XIII S. 176 u. das. Anm. 1, Burmeister, Bürgersprachen usw. der Stadt Wismar passim.

Kontore im Auslande bei Zerwürfnissen untereinander der Rechtsprechung dieser unterstanden, das Recht des Auslands nicht anrufen durften, so stellte sich auch der Bund der Hansestädte seinen Mitgliedern gegenüber. Er schloß sich in rechtlicher Hinsicht als Gemeinschaft gegen das Eingreifen fremder Einflüsse ab. Er legte sich gerichtliche Funktionen aus eigener Macht bei. Er beanspruchte höchster Gerichtshof zu sein für alle Streitigkeiten der einzelnen Hansen und Hansestädte untereinander, sei es einzelner Bundesstädte miteinander oder gegen die Gesamtheit, sei es innerhalb einer Stadt zwischen Rat und Gemeinde u. a., sei es einzelner Personen untereinander oder gegen Städte oder Korporationen des Bundes.

In dieser Hinsicht bestimmte zum erstenmal der Hansetag zu Lübeck im Juni 1381, daß Zwistigkeiten zwischen Hansestädten geschlichtet werden sollten durch ihre Nachbarstädte, daß aber keine Fürsten dazu angerufen werden sollten. Falls jenen die Vermittlung nicht gelang, sollte der Streit vor die Hanse gebracht und von dieser der Austrag desselben versucht werden. Städte, die sich diesem Statut nicht fügen wollten, wurden mit Verhansung bedroht.[1]) Den Gefahren, einer Einmischung fremden Rechts, fremder Interessen und ihrer Träger wurde durch dies Grundstatut wirksam vorgebeugt. Bekräftigt wurde es durch die Hansetage zu Rostock-Lübeck 1417 und Lübeck 1447 und Ungehorsam dagegen mit der Strafe von 100 lötigen Mark bedroht.[2])

Die Tatsache, daß dies Statut nicht selten von Mitgliedern der Hanse mißachtet worden ist, das Ausland oder Fürsten von ihnen in ihre inneren Streitigkeiten hereingezogen worden sind, darf darüber nicht hinwegsehen lassen, daß es trotzdem überwiegend Anerkennung besessen hat innerhalb der Hanse. In überaus zahlreichen Fällen sind Streitigkeiten zwischen einzelnen Hansen

---

[1]) HR. 1. II n. 232 § 24, 254 § 1, 258 § 11.

[2]) HR. 1. VI n. 397 § 96, HR. 2. III n. 288 § 44. Der Lüneburger Hansetag 1412 hatte die Anerkennung des Statuts einer folgenden Tagfahrt vorbehalten, vgl. HR. 1. VI n. 68 A §§ 49, 50. — Ergänzungen zu dem Statut 1425 durch eine Verfügung für die Matrosen, kein fremdes Recht gegen ihre Schiffsherren anzurufen, HR. 1. VII n. 800 § 10, 1474 durch eine Verfügung für das Londoner Kontor bei Streitigkeiten zwischen ihm und Kaufleuten, HR. 2. VII n. 138 § 117 u. Anm. 4.

oder dieser mit Hansestädten oder solcher untereinander usw. von den Beteiligten selbst vor das Forum der Hansetage gebracht oder von diesen vor ihr Forum gezogen und geschlichtet worden. Und dies ist durchaus als das Rechtmäßige und Gehörige innerhalb der Hanse betrachtet worden.[1]) Aber der Kreis der vor der Hanse Recht und Schiedsspruch Suchenden und Nehmenden erweiterte sich noch. Auch Zwiste zwischen Rittern und Hansestädten oder hansischen Bürgern wurden vor ihr anhängig gemacht und von ihr entschieden. Und selbst Zerwürfnisse zwischen Fürsten und Städten gelang es ihrer Tätigkeit beizulegen.

Als Zwischeninstanz zwischen den Streitenden und sich nach dem Herkommen und entsprechend dem Statut behandelte die Hanse die Kontore und die Städtegruppen. Die richtende und schlichtende Tätigkeit beider für Angelegenheiten, die in ihren besonderen Machtbereich gehörten, war die ältere. Die Einrichtung einer obersten Instanz der Hansetage für sie, an welche die Appellation jedem gestattet war, stieß aber auf Widerspruch. 1420 erhob das Brügger Kontor scharfen Protest gegen eine solche Beeinträchtigung seiner eigenen Gerichtshoheit über seine Mitglieder. Aber nachdrücklich wurde ihm von der Hanse jede Einrede gegen ihre oberrichterliche Stellung verwiesen.[2]) Und 1426 verbot der Hochmeister seinen Städten, einen Streitfall vor die Hanse zu bringen, und begehrte, daß er binnen Landes entscheiden werde. Jedoch seine Städte weigerten sich, dies auf sich zu nehmen.[3])

Eine Appellation von ihrem eigenen Forum an ein fremdes Gericht, selbst an das kaiserliche, verwarf die Hanse mit vollster Entschiedenheit. Ihr Spruch sollte für ihre Mitglieder abschließend, unumstößlich sein.[4]) Und in der Praxis des Rechtsverfahrens er-

---

[1]) Vgl. einzelne Äußerungen dazu: HR. 1. VII n. 33, 718 (daß eine Ordonnanz dieses Wortlauts erlassen worden, ist nicht bekannt), n. 172, 185, 265, 597, Hans. UB. VI n. 886, 890, HR. 2. II n. 614, 689, Hans. UB. VIII n. 558, HR. 2. IV n. 694, V n. 164, VII n. 120, vgl. Hans. UB. IX n. 584 § 5, 671 § 140. Die Fälle der Anrufung der Hanse sind sehr zahlreich und können hier nicht verzeichnet werden.

[2]) HR. 1. VII n. 232, 355 § 8, vgl. 800 § 13, 14, 18, 20; HR. 2. III n. 709 § 21 u. Anm.

[3]) HR. 1. VIII n. 32 § 2, 41 § 6, 48 § 4.

[4]) Vgl. Lüb. UB. IX n. 751.

klärte sie noch 1476, ganz bei der alten löblichen Gewohnheit bleiben zu wollen, ohne Notar- und Zeugenapparat alles in Freundschaft unter sich durch die Städteboten zu erledigen, keine Formen exakten Prozeßganges, sondern nur diejenigen patriarchalisch-freundschaftlicher Schlichtung zuzulassen.[1])

Recht zu weisen, Urteile zu fällen unter ihren zahlreichen Mitgliedern wurde der Hanse wesentlich erleichtert dadurch, daß bestimmte gleiche Rechtsnormen in weiten Gebieten ihres Bereichs herrschend waren. Das war vor allem das Recht Lübecks sowohl durch seine eigene weite Verbreitung nach dem Osten hin als auch durch seine enge Verwandtschaft mit dem in zahlreichen westfälischen Städten herrschenden Recht von Soest, dann das Recht Magdeburgs mit seiner Verbreitung über viele Hansestädte östlich der Elbe, doch auch über Stendal, Halle u. a., auch das Recht Dortmunds, das in der Mehrzahl der westfälischen Städte, in Wesel und anderen Rheinstädten Anerkennung besaß. Auch für die Ausbildung, Aufnahme und Verbreitung allgemeingültiger Satzungen und Vereinbarungen der Hanse see- und handelsrechtlichen und beliebigen anderen Charakters darf die Wichtigkeit dieser Rechtsverhältnisse nicht gering veranschlagt werden. Man kann wohl sagen, daß diesen drei Rechten, insbesondere dem lübischen, ein hansischer Charakter innewohnt.[2])

Man mag diese Organisation der Hanse als unvollkommen empfinden. Und sie war dies in der Tat in hohem Grade. Nur gering und stets bedingt durch den guten Willen jedes einzelnen Mitglieds war die Kraft ihrer Exekutive, aber sie war nach den ihr zugrundeliegenden Absichten konsequent angelegt und soweit nötig oder möglich auch ausgeführt. Die jeweiligen Erfordernisse der Zeit brachten es mit sich, daß diese Organisation weiterentwickelt, ausgebaut, an vielen Stellen erneuert, auch verbessert wurde. Und das kann trotz aller Klagen aus jenen Zeiten über Schwäche und Mangel an Eintracht und Gehorsam nicht geleugnet werden, wenn man diesem in den Quellen so oft hart hervortretenden Minus auch das Plus gegenüberstellt, daß diese Organi-

[1]) HR. 2. VII n. 338 § 5.

[2]) 1442 verboten die preußischen Städte jedermann im Lande die Anrufung auswärtiger Gerichte, nur die im lübischen Recht Sitzenden sollten dies wie von alters her dürfen, HR. 2. II n. 562 § 5.

sation im ganzen doch nicht so schlecht funktioniert hat. Sie hat dem Bundesleben eine brauchbare Grundlage gegeben, das Gemeinschaftsgefühl in den Mitgliedern rege gehalten. Ihr verdankte es die Hanse, daß sie ihre kommerzielle Vormachtstellung im nördlichen Europa gewahrt oder verbessert hatte in diesem Zeitraum. Sie ermöglichte es der Hanse auch, für die wichtigsten Fragen der Schiffahrt und des Handels allgemeingültige Grundsätze aufzustellen und durchzuführen.

II. Schiffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse.

1. Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse.

a) Die Entwicklung eines hansischen Seerechts.

Es war zunächst der Verkehr nach dem Zwijn, dem Hafen von Brügge, der in einem größeren Kreise der deutschen Seefahrer in früher Zeit wesentlich gleiche seerechtliche Anschauungen und Satzungen zur Folge hatte. Diese waren nicht Ausfluß der schöpferischen Tätigkeit einer einzelnen Stadt oder einer Anzahl deutscher Städte, sondern bildeten sich autonom unter den Seefahrenden selbst heraus, die in den Hafenplätzen am Zwijn ihre Stütz- und Sammelpunkte im Verkehr mit den Niederlanden hatten. So entstand unter den Hamburgern dort jenes erste Schiffsrecht, das 1292 vom Rat ihrer Heimatstadt dem Stadtrecht als ein Bestandteil desselben hinzugefügt wurde, in wenig abweichender Form 1299 vom Rate der Stadt Lübeck erlassen und im Anfang des 14. Jahrhunderts auch in das Stadtrecht von Bremen aufgenommen wurde.[1]) Daß somit ums Jahr 1300 der wichtigste Teil des deutschen Seeverkehrs überwiegend dieselben Rechtsvorschriften anerkannte, war eine Folge der Gleichartigkeit in den Voraussetzungen und Bedingungen, die für den hansischen Schiffsverkehr nach Flandern bestanden.[2])

[1]) Vgl. den Abdruck des hamburgischen Schiffsrechts von Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 86 ff., früher von Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 75 ff.; des lübischen Lüb. UB. II n. 105, des bremischen von Ölrichs, Sammlg. alter und neuer Gesetzbücher der Stadt Bremen, S. 291 ff.

[2]) Vgl. Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten hamburgischen Schiffsrechts, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 49—86 passim.

Wie im niederdeutschen Seeverkehr mit Flandern die Rechtssatzungen der hamburgischen Seefahrer als die am besten den allgemeinen Anschauungen und Erfordernissen entsprechenden herrschende Geltung erlangten, so war im Gebiet der Ostsee, zunächst wenigstens für die große Zahl der Städte lübischen Rechts, das in Lübeck aus- und weitergebildete Seerecht natürlich vorbildlich und Quelle der Rechtsbelehrung.

In Flandern aber machte der deutsche Seeverkehr auch in einer für die Ausgestaltung eines hansischen Seerechts folgenreichen Weise die Bekanntschaft fremder Seerechtssatzungen. Bereits hatte der Seeverkehr an der atlantischen Küste zwischen der Pyrenäischen Halbinsel einerseits, Westfrankreich, Flandern, England andererseits eine Anzahl seerechtlicher Grundsätze entwickelt. Die Zusammenstellung derselben wurde als Rooles d'Oléron bezeichnet. Die nahe beieinanderliegenden Brennpunkte dieses Seeverkehrs waren die Insel Oléron und die Häfen La Rochelle und Brouage. Schon früh waren diese Satzungen nach Kastilien und England übertragen worden. Auch in Flandern hatten sie Aufnahme gefunden. In flämischer Übersetzung hatte der Seegerichtshof zu Damme sie sich angeeignet und als Vonnesse van der Zee oder Waterrechten ten Damme zur Grundlage seiner seegerichtlichen Entscheidungen gemacht.[1]) Die Bedeutung des Seegerichtshofs zu Damme, die aus der Zeit der Hochblüte Dammes als großer internationaler Hafenplatz in Flandern für den nord- und westeuropäischen Verkehr herstammte, behauptete sich noch lange, nachdem Damme hinter Sluys als Seehafen zurückgetreten war.[2]) Dieses Wasserrecht lernte im Lauf des 14. Jahrhunderts auch der hansische Seeverkehr in Flandern kennen und würdigen und übertrug es ins hansische Gebiet.[3]) Zu allgemeiner Verbreitung dort verhalf demselben aber ein besonderer Umstand.

Dem Hansetag zu Lübeck im Jahre 1407 unterbreitete das Kontor zu Brügge eine Anzahl Anträge, darunter einige, die die Klarstellung seerechtlicher Fragen durch geeignete Verfügungen der

[1]) Gedruckt von Schlyter, Corpus juris Sveo-Gothorum, VIII S. 425—455 in 24 Artikeln, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 174f., 175 Anm. 1, Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 43f.

[2]) Vgl. z. B. das auch schon von v. d. Ropp, i. Ztschr. f. Rechtsgesch., XII S. 81f. mitgeteilte Schreiben Danzigs, Hans. UB. VI n. 1024.

[3]) Vgl. z. B. Hans. UB. IV n. 829.

Hanse begehrten, Tiefladung der Schiffe und Behandlung des Seewurfs. In beiden Punkten verwies die Hanse das Kontor auf den Weg der Selbsthilfe.[1]) Das scheint denn auch alsbald geschehen zu sein. Unter Hinzuziehung der in Flandern anwesenden hansischen Schiffer entwarf das Kontor nicht bloß Bestimmungen, die den Seewurf einheitlich und klar für die Hansen regeln sollten, sondern es versuchte gleichzeitig auch eine ganze Reihe anderer Fragen seerechtlichen Charakters schriftlich zu fixieren und zusammenzufassen. Diese Zusammenstellung nennt sich selbst „die ordinancie, die de scippers en de coopluden met malkanderen begheren van schiprecht“. Sie war somit ein Antrag, der einer bestimmten oberen Behörde zur Begutachtung und Genehmigung vorgelegt wurde, wahrscheinlich der hansischen Gesandtschaft, die sich im Sommer 1407 in den Niederlanden aufhielt.[2]) Sie wurde von dieser gutgeheißen. In den Städten des Bundes, wo es Angelegenheiten seerechtlicher Natur zu entscheiden gab, fand sie schnell Aufnahme. Sie war in der großen Mehrzahl ihrer Bestimmungen autonom, einige entstammten dem Hamburger Schiffsrecht, einige andere dem Dammer Wasserrecht. Es ist bezeichnend, daß abermals ein Fortschritt in der Ausbildung eines hansischen Seerechts von dem Kreise der in den Niederlanden verkehrenden Hansen ausging. Sehr bald erscheint dann diese Ordinanzie in den Handschriften verbunden mit dem Dammer Wasserrecht. Beide gemeinsam gewannen in den hansischen Seestädten binnen kurzem Verbreitung und wurden zu Rate gezogen, wenn das eigene örtliche Seerecht Lücken aufwies oder veraltet erschien oder auch die hansischen Satzungen seerechtlicher Natur nicht anwendbar waren. Selbst Breslau erhielt anscheinend 1447 von Lübeck eine Abschrift der Ordinanzie.[3])

---

[1]) HR. 1. V n. 392 § 26, o. s.

[2]) Nachweis von Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht, 27 S. 394 ff., vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 175; über die Abfassungszeit der ältesten Handschriften Wagner a. a. O. S. 402 gegen Koppmann a. a. O. S. 177 u. Anm. 6. Abdruck der Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, VIII S. 451—466: 28 §§ in der ursprünglichen Fassung. Vgl. den Abdruck bei ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, II S. 168 ff.

[3]) Vgl. Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht, 27 S. 399 ff. Doch ist seine Ansicht, man habe durch Übernahme des Wasserrechts die Anrufung des Dammer Gerichtshofs durch die hansischen Kaufleute und Schiffer unmöglich

Die Aufnahme der Ordinanzie und des Dammer Wasserrechts im Gebiet der Ostsee dürfte wesentlich gefördert worden sein dadurch, daß Wisby schon frühzeitig im 15. Jahrhundert sich Abschriften von ihnen verschaffte und ihre Satzungen bei seinen seegerichtlichen Entscheidungen heranzog. Mit Wisby stand es ähnlich wie mit Damme. Nachdem seine Blüte als Handelsplatz und Brennpunkt des Seeverkehrs in der Ostsee längst vergangen war, blieb der alte Nimbus doch noch lange an dem Ort haften und erfreuten sich der Seegerichtshof zu Wisby und seine Entscheidungen noch lange eines bedeutenden Rufs.[1]) Dies um so mehr, da wohl von vornherein Wisby seine Rechtsquellen durch die Aufnahme lübisch-rechtlicher Bestimmungen vermehrt hatte und dadurch den Bedürfnissen des größeren Teils der bei ihm Rechtsuchenden entgegengekommen war. Die Verbindung dieser drei verschiedenartigen Bestandteile, des Dammer Wasserrechts, der Ordinanzie der hansischen Kaufleute und Schiffer und einer Anzahl seerechtlicher Bestimmungen Lübecks, erlangte, nachdem Gottfried von Gemen sie 1505 zuerst gedruckt hatte, als das gotländische Wasserrecht oder Wisbysche Seerecht überraschend weite Verbreitung im nördlichen Europa.[2])

Auch die Gesamtheit der Hansestädte zeigte sich seit den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts bestrebt, immer mehr Fragen seerechtlicher Natur, häufig unter Zuhilfenahme der einzel-

---

machen wollen, wohl nicht zu halten. Die von ihm angezogene Stelle HR. 1. V n. 185 § 16 bezieht sich auf das Schiffsvolk und die von ihm hervorgehobenen Bestimmungen des hamburgischen, lübischen, bremischen Schiffsrechts schließen die Anrufung fremden Rechts durch einen Hansegenossen gegen einen Hansegenossen im allgemeinen aus. Handelte es sich aber um Streitigkeiten zwischen Hansen und Flämingern, so wurden dieselben auch später vom Kontor vor das Dammer Gericht verwiesen, vgl. z. B. HR. 1. VII n. 335—337, 339, 484, 800 § 18. Auch der Zweifel Wagners, S. 408f., daß die Ordinanzie in Lübeck gegolten habe, ist wohl nicht berechtigt. Die Nichtübereinstimmung nur eines Artikels mit dem lübischen Recht würde in Lübeck schwerlich entscheidend gewesen sein für die Ablehnung der ganzen Rechtsquelle. Von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 197 ff.

[1]) Vgl. Hans. UB. VI n. 594, vgl. 610, HR. 2. III n. 305, auch Lüb. UB. VIII n. 752 u. Anm. 1, Hirsch, Danzig, S. 78 ff.

[2]) Abdruck von Schlyter, Corpus, VIII S. 183—258, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 176f., Wagner i. Zeitschr. f. Handelsrecht, 27 S. 409.

städtischen Normen, später auch der Ordinanzie, einheitlich für das ganze Gebiet der Hanse und ihres Seeverkehrs durch wiederholt revidierte und erneuerte Statuten zu regeln. Zu einer auch nur annähernd vollständigen Zusammenfassung des hansischen Seerechts kam es im 15. Jahrhundert nicht.[1]) Doch ragen die Hansetage 1412, 1417, 1418, 1434, 1447 und 1470 durch die große Berücksichtigung, die sie dem Seerecht zuteil werden ließen, hervor. 1482 erließ die Hanse eine ausführliche Schifferordnung, zu der wiederum die hansischen Schiffer im Westen den Anlaß gaben.[2])

In der Rechtsbildung der einzelnen Hansestädte tritt der Einfluß der Ordinanzie und des Dammer Wasserrechts natürlich ganz besonders für Hamburg hervor. In dem 1497 auf Beschluß des Rats von dem damaligen Bürgermeister Dr. Langenbeck revidierten Stadtrecht zeigt das Schiffsrecht verglichen mit dem von 1292 eine besonders eingehende Überarbeitung und systematische Gruppierung des Stoffs. Die noch brauchbaren Bestimmungen des alten wurden mit den wichtigsten Satzungen der Ordinanzie und des Wasserrechts verbunden. Organisch damit verarbeitet erscheinen Vorschriften des alten römischen Rechts über den Verlust von Gütern durch Seewurf, Schiffbruch und andere Umstände.[3]) Es geschah in der hansischen Seerechtsbildung früher als auf anderen Gebieten des Rechts, daß die Heranziehung römisch-rechtlicher Verordnungen nützlich erschien.[4]) Dafür, daß durch das kanonische Recht die Verordnungen des römischen über das Strandrecht früher als andere im hansischen Gebiet bekannt geworden sind, spricht auch die Tatsache, daß ebenfalls Hamburg schon 1423 als Schiedsrichter in einem Streit zwischen Lübeck und Herzog Adolf von Schleswig über die Ausübung des Strandrechts durch den letzteren sich für seine gegen die Ansprüche des Herzogs ausfallende Entscheidung auch auf das kanonische und römische Recht bezog.[5])

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 338 § 194.4, 203.5.

[2]) Vgl. über sie später S. 359.

[3]) Abdruck von Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 306 ff.

[4]) Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer. S. CLI f.

[5]) Hans. UB. VI n. 531. — Über Danzig als Seegerichtshof vgl. Hirsch, Danzigs Handels- u. Gewerbsgesch. S. 75 ff; 1457 erhielt die Stadt von König Casimir von Polen die Landeshoheit in allen seerechtlichen Angelegenheiten, vgl. früher in diesem Band S. 164.

Durch alle diese von der Hanse aufgenommenen oder ausgebildeten Rechtssatzungen und Verordnungen mannigfaltigen Ursprungs und zugleich durch die urkundlichen Nachrichten, die von der Anwendung derselben in bestimmten Fällen Kenntnis gaben, wird ein Einblick auch in das Getriebe und den Charakter der hansischen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik vermittelt.

b) Die hansische Seeschiffahrt.[1]

Die völkerverbindende Eigenschaft des Meeres erhielt im nördlichen Europa in der Tätigkeit des hansischen Kaufmanns und Schiffers ihren vollendetsten Ausdruck. Ihr Verdienst war es, daß die Gebiete der Nord- und Ostsee ein einziges zusammenhängendes Kultur- und Wirtschaftsgebiet geworden waren. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts waren sie fast die alleinigen Inhaber des Güterumsatzes und der Verkehrsbewegung zwischen den Völkern. Es war im allgemeinen der Höhepunkt ihrer Handelsvorherrschaft überhaupt. Und noch am Ausgang des Mittelalters waren sie den Konkurrenten, die inzwischen Anteil am nordeuropäischen Handel und Verkehr erworben hatten, in allen Richtungen überseeischen Verkehrs mehr oder minder stark überlegen. Diese Überlegenheit beruhte einerseits auf der geographischen Lage der Hansestädte. Nicht minder wirksam aber war es, daß in Frankreich, England, den drei skandinavischen Reichen Städtewesen und Bürgertum in ihrer Entwicklung gehemmt oder doch verzögert wurden durch die politischen Verhältnisse, innere Unruhen und langwierige äußere Kriege. Dadurch war eine dauernde, gleichmäßige, eindringende Fürsorge für die wirtschaftliche Wohlfahrt dort ausgeschlossen. Es gab nun zwar auch in Deutschland keine Reichshandels- und Reichsschiffahrtspolitik. Auch die Politik der niederdeutschen Territorialherren beschäftigte sich in dieser Periode, außer im Staat des deutschen Ordens und dort zu dessen Verderben, nicht mit den wirtschaftlichen Angelegenheiten der Städte. Aber diese Umstände und ihre auch in politischer Hinsicht zumeist große Unabhängigkeit setzten die niederdeutschen Städte instand, ihre wirtschaftspolitischen Ziele im wesentlichen unbeeinträchtigt zu verfolgen, die Vorgänge im

[1]) Das folgende zum Teil bereits veröffentlicht in: Zu Friedrich Ratzels Gedächtnis, 1904, Zur hansischen Schiffahrt, S. 23—38.

Ausland, die Verlegenheiten ihrer Herren geschickt, je nachdem vorsichtig oder rücksichtslos, auszunutzen. Ihre Vereinigung in der Hanse vollends gab diesen Bestrebungen der einzelnen einerseits den breiten Rückhalt an der Gesamtheit. Sie setzte andererseits eine mit der Zeit immer einheitlicher werdende und ins einzelne gehende gesamtstädtische Politik an die Stelle der einzelstädtischen.

Die Entwicklung des hansischen Seehandels, die für jene Zeiten und gemessen an den Leistungen der anderen damaligen seefahrenden Nationen des nördlichen Europa großartig genannt werden darf, wäre ohne eine große hansische Handelsflotte unmöglich gewesen. Reederei und Schiffsbau mußten in den Hansestädten vorhanden sein, um dem Seehandel die Beförderungsmittel zur Verfügung zu stellen, die Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit zu geben, durch die er in den Stand gesetzt wurde, sich zum Vermittler der Handelsbeziehungen zwischen den verschiedenen Völkern und Ländern zu machen. So war die hansische Schiffahrt das wichtigste Hilfsmittel des hansischen Handels. Daher war besonders eingehend die Fürsorge, die von den Hansestädten einzeln oder als Ganzes aufgewandt wurde, um auf jede Weise ihre Schiffahrt zu fördern und zu sichern, das Verhältnis derselben zum Handel zu regeln und eine Konkurrenz der Ausländer mit ihr zu unterdrücken.

Seeschiffe wurden im Mittelalter wohl in allen Hansestädten, die sich für Seehäfen halten durften, in mehr oder minder ausgedehntem Maß gebaut. Die meisten von diesen, ganz besonders die an der Ostsee gelegenen, erfreuten sich der natürlichen Gunst ausgedehnter Waldungen in ihrer Nähe. Insbesondere Stettin, Danzig und Riga standen durch breite und wasserreiche Ströme in bequemster und billigster Verbindung auch mit Hinterländern voll unerschöpflicher Wälder. Der große Holzreichtum der Ostseeländer machte sich auch in einer starken Ausfuhr von Hölzern aus den hansischen Häfen geltend. Diese Plätze waren ferner die Hauptstätten der anderen für den Schiffsbau erforderlichen Waldprodukte Pech und Teer, die zugleich ebenfalls wichtige Ausfuhrartikel derselben bildeten. Ein weiteres für den Schiffsbau unentbehrliches Material, das Eisen, wurde von den Hansestädten der Ostsee vornehmlich aus Schweden bezogen. Mit der Herstellung der Anker beschäftigte sich in manchen, z. B. in Danzig, Elbing, Stralsund, eine besondere Gruppe innerhalb des einflußreichen

Schmiedeamts, die Ankerschmiede.[1]) In keiner größeren Seeschiffbau treibenden Hansestadt fehlte das Amt der Reepschläger, von denen Hanf und Flachs, die man besonders aus Livland bezog, zu den großen geteerten Schiffstauen verarbeitet wurden. Noch jetzt erinnern in so vielen Städten unserer Küsten Reepschlägerstraße und Reeperbahn an das alte Gewerbe.[2])

Der Schiffsbau selbst erfolgte auf einem von jeder Stadt dazu bestimmten Platz längs des Flusses oder Hafens, der in den Ostseestädten die Bezeichnung Lastadie[3]) führte. Auch sie hat sich in zahlreichen von ihnen bis auf die Gegenwart erhalten. Dort befanden sich die Werften, nur dort durften Neubauten und Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden, soweit sie nicht mit einem Aufslandziehen der Schiffe, dem sogenannten Braken, verbunden waren. Denn hierfür war vielfach ebenfalls ein besonderer Platz, die sogenannte Brakbank, z. B. in Lübeck und Danzig, bestimmt.[4]) Die einzelnen Stellen der Lastadie wurden vom Rat wohl gewöhnlich an die einzelnen Schiffsbauer verpachtet.

Der Beruf der Schiffsbauer scheint lange Zeit nicht als Handwerk angesehen und in den einzelnen Städten als Amt wie andere Gewerbe organisiert gewesen zu sein. Dafür spricht weniger der Umstand, daß Amtsrollen der Schiffsbauer erst aus dem Beginn der Neuzeit erhalten sind,[5]) als der, daß noch im Anfang des

---

[1]) Vgl. Francke, Stralsunder Straßennamen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. XXXI, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 84, Hirsch, Danzig, S. 324.

[2]) Vgl. Lemcke, Die älteren Stettiner Straßennamen, S. 16, Francke, Stralsunder Straßennamen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. XLVII, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 33, 84, 112, 116, 125, 191, Hirsch, Danzig, S. 324, Koppmann, Kämmereirechnungen d. Stadt Hamburg I S. XLVI, III S. XXXI, Rüdiger, Hamburger Zunftrollen, S. 200ff., Bodemann, Lüneburger Zunftrollen, S. 228, Wehrmann, Lübecker Zunftrollen, S. 380ff. Livl. UB. IX n. 593, Stieda und Mettig, Schragen der Gilden und Ämter der Stadt Riga, S. 15, 37.

[3]) Lastadie, ein uns vermutlich durch Flandern vermitteltes Lehnwort, bezeichnete ursprünglich den Ballast, der von den Schiffen nicht in den Hafen, sondern an einer bestimmten Stelle des Ufers ausgeworfen, dann den Platz selbst, wo er ein- und ausgeladen werden sollte. Die Belege für das Vorhandensein der Lastadie im Mittelalter von Lübeck bis Narwa sind zahlreich.

[4]) Vgl. Pardessus, Collect. des lois maritimes, III S. 463f. § 1—3, Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 408.

[5]) Vgl. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 241 (1514), Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 405 (1560), Baasch, Beitr. z. Gesch. d. deutsch. Seeschiffbaus usw.

15. Jahrhunderts angesehene Mitglieder des Rats in Stralsund dies Gewerbe betrieben. Denn das lübische Recht, das hier galt, versagte Handwerkern die Aufnahme in den Rat.[1])

Der Schiffsbau wurde in den Hansestädten der Ostsee viel lebhafter und umfangreicher als in denen der Nordsee betrieben. Das hing mit der in kommerzieller Hinsicht vorherrschenden Stellung des Ostseegebiets zusammen, beruhte aber auch darauf, daß die Zahl der Seehäfen hier erheblich größer, die Verhältnisse der Rohmaterialienbeschaffung erheblich günstiger waren. Nicht selten suchte auch die Reederei in den Nordseehäfen und im nichthansischen Westen ihre Bedürfnisse an Schiffen durch Ankäufe in den Ostseestädten zu befriedigen.

Die Frage nach Perioden einer besonderen Blüte des hansischen Schiffsbaus läßt sich im wesentlichen nur durch Vermutungen beantworten. Dauernde, stetige Nahrung erhielt er durch den Abgang von Schiffen infolge der geringen Dauerhaftigkeit, der sehr zahlreichen Unglücksfälle auf See und infolge von Kaperei. Die häufigen Kriege im nördlichen Europa mit dem unvermeidlich in ihrem Gefolge erscheinenden Seeraub steigerten aber zu Zeiten den Verbrauch an Schiffen beträchtlich. Wiederholt scheinen daher Kriegsperioden den Schiffsbau in Hansestädten bedeutend belebt zu haben. So wirkte wahrscheinlich der Krieg der mecklenburgischen Vitalienbrüder gegen Königin Margrethe von Dänemark im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts zunächst auf den Schiffsbau in Rostock und Wismar, aber auch wohl in den anderen wendischen Städten. Und sicher war dies der Fall mit dem Krieg der Holsten und später auch der wendischen Städte gegen König Erich von Pommern 1404—1435. In Stralsund stieg die Zahl der benutzten Werftplätze auf der Lastadie von 13 im Jahr 1393 auf 21 im Jahr 1428 und verminderte sich erst nach 1437 wieder; die Pacht, die 1393 für jeden Platz 31 M. sundisch betragen hatte, war 1428 auf 44 M. 10 ß gestiegen und sank auch erst nach 1437 wieder.[2]) Umgekehrt gestatten die Einnahmen der Kämmerei Elbings aus

S. 140 (Rostock 1504), S. 271. Dagegen sind Schiffsbauerbruderschaften erheblich älter, vgl. Baasch S. 9, 136, 197 f.

[1]) Vgl. Reuter i. Pomm. Jbb. II S. 170 ff. Es ist zu bedauern, daß noch immer eine Geschichte des Schiffbauergewerbes fehlt.

[2]) Vgl. Reuter, i. Pomm. Jbb. II S. 170 ff.

der Lastadie — 1404 : 11 M. 20 scot preußisch, 1409 : 6 M. 11 scot, 1410 : 1 M. 4 scot, 1414 ebensoviel — den Schluß, daß dort der Schiffsbau im Anfang des 15. Jahrhunderts noch in Blüte stand. Noch Jahre vor dem verderblichen Krieg des Ordens mit Polen, wahrscheinlich in ursächlichem Zusammenhang mit dem starken Aufblühen des Danziger Schiffsbaus verminderte er sich dann schnell und durch den Krieg und andere unglückliche Veränderungen der nächsten Jahrzehnte wurde er vollends geknickt.[1])

Die Beschaffenheit ihrer Häfen übte wahrscheinlich keinen Einfluß auf dén größeren oder geringeren Umfang des Schiffsbaus der Hansestädte aus. Denn jene war ganz allgemein weder dem Seeverkehr größerer Schiffe noch dem Bau solcher förderlich. Die Tiefe der Flußmündungen und Häfen von der Newa die Küste entlang bis zum Zwijn und zur Themse war gering, teilweise in fortschreitendem Versanden. Sie betrug wohl bei den meisten und wichtigsten nicht mehr als 7—10 Fuß. Technische Kenntnisse, Fertigkeiten und Hilfsmittel, um dem Übel wirksam abzuhelfen, mangelten. Nur schwer entschlossen sich daher auch die Städte, große Kosten für die Vertiefung der Zugangsstraßen aufzuwenden. Beispiele dafür, daß dies geschah oder versucht wurde, wie 1288 und 1485 in Rostock, 1425 und vielleicht auch 1447 in Danzig, oft im 14. und 15. Jahrhundert in Brügge, um den Kanal zur See wenigstens bei einer Tiefe von sieben Fuß zu erhalten, 1471 in Utrecht, 1480 in Kampen, sind nicht eben zahlreich.[2]) In Lübeck begehrte die Gemeinde 1405 vom Rat Fürsorge für die Wasserverhältnisse der Trave und Wakenitz.[3]) Die Folge der fast durchweg ungenügenden Wasserverhältnisse war die, daß Seeschiffe mit voller Fracht häufig nicht bis an die Städte gelangen konnten, sondern auf der Reede durch Leichterschuten oder Bordinge geladen und gelöscht werden mußten, ein umständliches, zeitraubendes und die Waren nicht unwesentlich verteuerndes Verfahren. Die Wichtigkeit dieser Einrichtung machte es für die einzelnen Städte

[1]) Vgl. Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 53.

[2]) Vgl. Stein, Beiträge z. Gesch. der deutschen Hanse, S. 28 Anm. 1, Daenell, Der Ostseeverkehr usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 22f., dazu Burman, Utrechtsche Jaarboeken, III S. 59, Kamper Chroniken I S. 27f.

[3]) Chroniken d. deutschen Städte 26 S. 398 § 17. Über die erste Verwendung einer Art Bagger im Hafen Lübecks 1541 vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XCV Anm. 3.

notwendig, ihr Aufmerksamkeit zuzuwenden, ihre Benutzung zu regeln.[1])

Waren die Städte aber auch von dem geringen Nutzen der Vertiefungsversuche der Wasserstraßen überzeugt, so suchten sie doch mit verschiedenen Mitteln einer fortschreitenden Verflachung derselben vorzubeugen. Allenthalben war mit schweren Geldbußen, in manchen Städten sogar mit Todesstrafe bedroht das Ausschütten von Ballast aus den Schiffen in den Hafen, in die Fahrstraße bis an die See, in Danzig noch bis auf eine Seemeile im Umkreis der Weichselmündung.[2]) Vor allem aber sollten Molenbauten, die Errichtung von Pfahlwerken und Steindämmen sowie die Einengung der Flußrinnen durch Bollwerksbauten, eine Versandung und Verschlammung der Flußmündungen und Häfen verhindern. Doch gehören solche Bauten wohl überwiegend erst dem 15. Jahrhundert an. Der auffallende Erfolg, den sie in Danzig hatten, regte in den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts Lübeck zu ähnlichen Unternehmungen größeren Maßstabs an der Trave an. Kundigen Wasserbaumeistern aus Preußen wünschte es die Leitung der Arbeiten zu übergeben. Der Plan der Regulierung und Befestigung der Travemündung wurde 1466 ausgeführt und der Nutzen zeigte sich bald.[3]) Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung solcher Bauwerke ließen sich die einzelnen Städte vom Schiffsverkehr, von den

---

[1]) Vgl. für Lübeck HR. 2. V n. 792, 832, Siewert, Die Rigafahrer in Lübeck, Hans. Gesch. Qu. N. F. I S. 202ff., für Stralsund Hans. UB. I n. 810, Stralsunder Chroniken hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 163f., für Danzig HR. 1. VIII n. 239 § 2, Pardessus, Collect des lois maritimes, III S. 463 § 1, 464 § 4—6, für Riga Napiersky, Quellen des rigischen Stadtrechts, S. 199 § 15, vgl. S. 210 § 11, 214 § 11, 228 § 15, für Pernau HR. 2. II n. 701 § 12. Allgemein die Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, S. 463 § 22, für London HR. 2. V n. 263 § 28, für den hansischen Seeverkehr mit Nowgorod Buck, Der deutsche Kaufmann in Nowgorod, Diss. S. 19.

[2]) Vgl. für Wismar bes. zahlreiche Verordnungen seit 1345 bei Burmeister, Bürgersprachen, u. Meckl. Urk.buch passim, für Bremen Ölrichs, Sammlg. von Gesetzbüchern Bremens S. 711 § 210, für Hamburg Koppmann, Hamb. Kämmereirechnungen I S. 148, 374, 375, 445, 446, für Danzig Pardessus, Collect. des lois maritimes, III S. 465 § 7, 8 u. Hans. UB. VI n. 951 (schon 1431), für Stockholm Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidskrift 23 S. 108.

[3]) HR. 2. V n. 448, 792, 794 § 11, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 285, Chronicon Sclavicum, hg. v. Laspeyres, S. 253 (beide zu 1465).

Schiffern und Kaufleuten, durch eine Abgabe, das sogen. Pfahlgeld, erstatten.[1]) Auch diese Einrichtung übernahm Lübeck 1466 von Danzig und begegnete den Protesten der über diese Neuerung unwilligen anderen Städte vor allem durch den Hinweis, daß das Pfahlgeld nur ein Achtel der Kosten betrage, die der Seeverkehr in Lübeck früher durch die Löschung und Ladung mit Prähmen gehabt habe.[2])

Wegen der Mangelhaftigkeit der Wasserverhältnisse der hansischen Häfen erhob sich in hansischen Kreisen gegen eine Vergrößerung der Schiffe Widerstand. Man versuchte ihre Größe den vorhandenen Wasserverhältnissen anzupassen. Im Anfang des 15. Jahrhunderts suchte die Ordinanzie in dieser Richtung auf den hansischen Schiffsbau einzuwirken.[3]) 1412 schlug der Hansetag zu Lüneburg eine Verordnung vor, daß kein in Hansestädten gebautes Schiff mehr als 100 Last Tragfähigkeit und vollbefrachtet mehr als 6 Ellen, d. h. 12 Fuß Tiefgang haben dürfe.[4]) Es blieb nun zwar in der Hanse bei diesem Anlauf, jedoch in etlichen Hansestädten erließ man noch im 16. Jahrhundert entsprechende Bestimmungen für den örtlichen Schiffsbau.[5])

Trotz der übereinstimmenden Seichtheit der hansischen Häfen zeigt aber die Entwicklung der Größe der in den einzelnen Hansestädten gebauten und von ihnen verwendeten Schiffe je nach den verschiedenen Städtegruppen nicht unerhebliche, charakteristische Verschiedenheiten. Im Schiffsbau Hamburgs und der wendischen, wohl auch der pommerschen und süderseeischen Städte erfolgte während des 14. und namentlich während des 15. Jahrhunderts eine Veränderung in der Größe der Schiffe, ein Fortschreiten von kleineren zu größeren Laderäumen nicht. Die obere Grenze der

---

[1]) Das Pfahlgeld zur Instandhaltung des Tiefs bei Balga und seiner Uferbefestigungen wurde z. B. in Elbing, Braunsberg und Königsberg, den drei daran interessierten Städten, erhoben, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 53, 54. Das Bäckeramt in Reval setzte die Hälfte bestimmter Mitgliederbußen für die dortigen Hafenbauten aus, Livl. UB. IX n. 258 § 33. Auch in nichthansischen Städten, wie Amsterdam und Stockholm z. B., wurde Pfahlgeld erhoben, Hildebrand, Sveriges Medeltid, I S. 622.

[2]) HR. 2. V n. 789—793, 794 § 11, 801—803, 820, 822, 825, 826 § 1, 827, 832, Lüb. Chron., hg. von Grautoff, II S. 285.

[3]) Schlyter, Corpus, VIII. S. 463 § 20.

[4]) HR. 1. VI n. 68 A § 41, 42, B § 28.

[5]) Vgl. Baasch, Beitr. usw. S. 9, 165.

in ihnen als klein bezeichneten Schiffe lag bei einer Tragfähigkeit von 24 Lasten. Schiffe von 100 und mehr waren selten. Auch in den folgenden Jahrhunderten hielten Reederei und Schiffsbau dieser Städte an ihrer Vorliebe für kleinere Schiffe auffallend starr fest.

Im Gegensatz hierzu entwickelte sich der Schiffsbau in Preußen und wie es scheint auch in Riga. Faßt man nur die private Reederei ins Auge, so war allerdings noch um die Wende des 14. Jahrhunderts ein auffallender Unterschied in der Größe ihrer Schiffe gegenüber den wendischen anscheinend nicht vorhanden. Ein ganz anderes Bild jedoch gewährt der Schiffsbau, der unter Anregung und auf Veranlassung des deutschen Ordens erfolgte, dessen Handel und Reederei um 1400 in höchster Blüte standen. Schon um diese Zeit waren die Schiffe des Ordens denen seiner Untertanen an Größe erheblich überlegen und übertrafen dieselben in den folgenden Jahrzehnten immer mehr. Um 1420 ließ er Schiffe von wahrscheinlich 200 und mehr Lasten bauen. Der von ihm gegebenen Anregung folgte dann bald die Reederei seiner Untertanen. Die durchschnittliche Größe ihrer Schiffe übertraf von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr die der wendischen. Die Folge der zunehmenden Großräumigkeit der preußischen und rigischen Schiffe war aber die, daß ihnen durch ihren Tiefgang der Besuch einer Anzahl westlicher, namentlich niederländischer Häfen mehr und mehr unmöglich wurde, in denen die Schiffe der anderen Hansen offenbar ohne größere Unbequemlichkeiten aus- und einlaufen konnten.[1])

In beiden Fällen bestimmte wohl in erster Linie die Art der Haupthandelsgüter die abweichende Entwicklung. Hamburg und die wendischen Städte beherrschten den Handel mit den wertvollen, aber wenig Raum beanspruchenden Stückgütern zwischen dem Osten und Westen Europas. In Preußen und Riga bestand die Ausfuhr größtenteils in billigen Massengütern, besonders Getreide und Holz, die Rückfracht aus dem Westen größtenteils in Salz, Waren also, die möglichst große Schiffsräume verlangten, um nicht zu sehr durch Fracht- und andere Unkosten belastet zu werden.

[1]) Vgl. oben Band I S. 402 ff. Wenn Hirsch, Einleitung zu C. Weinreichs Chron. S. XVII die Größe des Krawels auf 2250 Last, die durchschnittliche der Baienfahrer auf 800 bis 1400 angibt, so ist jedesmal eine Null zu streichen.

Vergleicht man diese Verhältnisse des Schiffsbaus und der Reederei in den Hansestädten mit denen der Nichthansen, die auf den nördlichen Meeren Schiffahrt unterhielten, so zeigen sich auch da beachtenswerte Unterschiede. Die Handelsfahrzeuge der Skandinavier, denen im späteren Mittelalter ein eigener Fernverkehr zur See fast ganz fehlte, waren und blieben von sehr kleinem Raumgehalt. Die Reederei der Engländer war im Mittelalter dem Umfang nach verhältnismäßig nicht bedeutend, aber die Tragfähigkeit ihrer Schiffe war schon im 14. Jahrhundert groß, scheint dann stabil geblieben und in der späteren Zeit des 15. Jahrhunderts derjenigen der preußischen Schiffe am ähnlichsten gewesen zu sein. Hingegen zeigt sich bei den Holländern eine fortschreitende Entwicklung des Schiffsbestandes nach Stattlichkeit und Anzahl der Fahrzeuge. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts wurden im Verkehr der Holländer mit Livland Schiffe von 60—150 Lasten als der Durchschnitt angesehen. In den folgenden Jahrzehnten bevorzugten sie immer mehr im Fernverkehr die größeren Schiffe, darunter als besonders große solche vom Typ der Krawele, der von Spanien entlehnt sich anscheinend durch bessere Manövrierfähigkeit als die einheimischen und hansischen Schiffe auszeichnete. Holländer und Lombarden waren es bezeichnenderweise auch, die durch ihre Bestellungen den Schiffsbau in Danzig zur Herstellung von Krawelen seit den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts und die preußische Reederei zur Verwendung solcher Schiffe anregten.[1])

Will man sich von der Größe der mittelalterlichen hansischen Schiffe nach modernen Begriffen eine Vorstellung machen und rechnet die hansische Last, wie überwiegend angenommen wird, zu $2^1/_2$ Registertonnen,[2]) so entsprach ein Schiff von 100 Lasten einem modernen Fahrzeug von 250 Registertonnen. Es war nach den Gewohnheiten der wendischen Reederei groß, nach denen der preußischen mittelmäßig und muß nach unseren Begriffen klein genannt werden. Als unmöglich aber muß es bezeichnet werden, den durchschnittlichen Wert hansischer Schiffe des Mittelalters zum

---

[1]) Vgl. Daenell, Der Ostseeverkehr usw., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 17ff., woselbst auch eine Anzahl Belege, die große Mehrzahl der anderen befindet sich in den mannigfaltigen Schadenverzeichnissen der Hanserezesse, des Urkundenbuchs, der Gesch. Qu. VI.

[2]) Stieda, Revaler Zollbücher, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXV.

Vergleich mit modernen Segelschiffspreisen ermitteln zu wollen.[1]) Denn der Preis war auch damals abhängig von der Seetüchtigkeit und dem Alter des Schiffes, von augenblicklichen Konjunkturen, die einen Verkauf günstig erscheinen ließen oder notwendig machten, und von so vielen anderen bei den Preisangaben nicht mitgenannten und darum unschätzbaren Faktoren. Selbst der Größe eines Schiffes geschieht in den seltensten Fällen bei der Angabe über den geschehenen Verkauf und den erzielten Preis Erwähnung.

Mannigfaltig waren die Schiffsarten,[2]) die im hansischen Verkehr verwendet wurden, aber schwerlich wird es gelingen, sich von dem Aussehen der meisten eine ganz deutliche Vorstellung zu machen. Im Frachtverkehr größeren Stils über See waren, abgesehen von den beiden kleineren Arten der Kreier und Bartzen, die sogenannten Koggen und Holke die meistbenutzten; wodurch sich beide voneinander unterschieden, ist wohl nicht festzustellen. Sicher scheint das zu sein, daß der Holk für gewöhnlich die Kogge an Größe übertraf, im großen Fernverkehr mit Massengütern sie zurückdrängte und im 15. Jahrhundert dafür die beliebteste Schiffsart war. Im 13. und 14. Jahrhundert hingegen war für Handels- und Kriegszwecke die Kogge das allergebräuchlichste hansische Fahrzeug, auch sie vielleicht, wie später das Krawel, entlehnt von einem südländischen Schiffstyp.[3]) Sie war nach den auf Siegeln und in Handschriften aus diesen Jahrhunderten erhaltenen Abbildungen ein breites, massig und gedrungen gebautes, vorn sogleich breit und rund ausladendes und hinten ebenso plump schließendes, meist einmastiges Fahrzeug. Vorn und hinten ragte es besonders hoch aus dem Wasser hervor und war zu Zwecken der Verteidigung gegen feindlichen Angriff wie der Holk und gelegentlich auch

[1]) Vgl. die Versuche von Stieda, Hans. Gesch. Qu. V S. LXVI ff., sowie i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884, Schiffahrtsregister, S. 97 f., eine Zusammenstellung von Preisen auch bei Hirsch, Danzig, S. 263 f., u. für die Schiffe der Lübecker Bergenfahrer bei Bruns, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XCI ff. Eine Anzahl Angaben über Schiffspreise ist außerdem noch im hansischen Aktenmaterial verstreut vorhanden.

[2]) Vgl. für das 13. u. 14. Jahrh. die Zusammenstellung von Stieda, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXIII ff. Im 15. Jahrh. treten noch etliche Arten hinzu.

[3]) Von den alten skandinavischen sind die hansischen Schiffe völlig verschieden, dagegen hat die Cocca des Mittelmeeres größte Ähnlichkeit mit der hansischen Kogge.

kleinere Schiffsarten mit besonderen baulichen Einrichtungen versehen. Der vordere und hintere Teil des Schiffes waren kastellartig erhöht zu dem sogenannten Vor- und Hinterkastell. Letzteres wahrscheinlich die ältere und allgemein übliche Einrichtung, die ursprünglich hervorgegangen sein mochte aus dem Bedürfnis, den Platz des Steuermanns und Schiffsführers gegen überschlagende Wellen zu sichern und ihm die Möglichkeit eines besseren Überblicks über das Schiff und seine Umgebung zu gewähren, indem man auf der im hinteren Teil des Schiffes befindlichen Kajüte einen Aufbau errichtete. Mit Vorkastellen dagegen wurden durchaus nicht alle Schiffe versehen, und wenn in den Quellen die Rede ist von Flotten und Kriegsschiffen, so wird gewöhnlich zur Charakterisierung ihrer Stärke, ihres Gefechtswertes hervorgehoben, wie viele von der Gesamtzahl mit Vorkastellen versehen waren. Es waren wohl meist nur die großen Schiffe, die auch solche, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts manchmal sogar doppelte, besaßen.[1]) Militärischen Zwecken wurde ferner der Mast dienstbar gemacht. Der Mastkorb, Mars, das Topkastell, wohl eine alte Einrichtung und ursprünglich nur zum Auslug bestimmt, erhielt dann eine Brustwehr mit Schießscharten. Nicht überall in der Fremde durften die hansischen Schiffe so erscheinen. Norwegen verlangte die Abrüstung des Mastkorbes, ehe sie anlegten. Im Mastkorb und auf den Kastellen fanden Schützen, auf letzteren auch kleinere Büchsen, auf dem Mitteldeck die größeren Schießwerkzeuge Aufstellung.[2])

Im Interesse der Wehrhaftigkeit hatte jedes Schiff seiner Bemannung entsprechend genügend Waffen und Munition mit sich zu führen, also Armbrüste mit Bolzen, Spieße, Harnische, Äxte. Das war sicherlich auch alte Gewohnheit in der hansischen Schiffahrt, dennoch hielt der Hansetag 1447 eine besondere Verfügung für nötig und erneuerte sie 1470, daß Schiffe von 100 Lasten für 20 Mann Waffen mit sich führen sollten, größere und kleinere je nach Verhältnis mehr oder weniger, bei Strafe einer Mark Goldes. Die einzelnen Hansestädte und die hansischen Kontore in London

---

[1]) HR. 1. VII n. 719, VIII n. 418, HR. 2. I n. 456, II n. 240, 307, 371, 373, 381, 388, IV n. 282, S. 471 Anm. 1, V n. 289, 364.

[2]) HR. 1. VIII n. 187, 422, 324, HR. 2. VII n. 535, vgl. Das norwegische Privileg der Hanse Hans. UB. IV n. 549 § 3, HR. 3. I n. 60 § 4.

und Brügge wurden angewiesen, die Ausführung dieser Vorschrift zu überwachen.[1])

Es war also im hansischen Schiffsbau überhaupt, ganz besonders aber beim Typ der Holke die Gewinnung tunlichst großer Laderäume bei verhältnismäßig kleinem Materialaufwand der Zweck. Schnelligkeit des Segelns vor allem war dadurch ausgeschlossen, war auch nicht beabsichtigt.[2]) Die lübischen Bergenfahrerschiffe standen 1440 den von den Holländern genommenen und gegen die Hansen verwendeten spanischen Fahrzeugen, hinter denen sie auch an Größe nicht unwesentlich zurückblieben, an Schnelligkeit nach. Aber bei günstigem Winde bewährten sich auch die hansischen Schiffe als brauchbare Segler und legten gelegentlich bedeutende Entfernungen in auffallend kurzer Zeit zurück. Für die Seefahrt von Antwerpen nach Hamburg und die Landreise weiter bis Lübeck scheinen im 15. Jahrhundert sieben Tage eine kurze Reisedauer gewesen zu sein. Die Entfernung zwischen Lübeck und Bergen ist gelegentlich einmal in neun, zwischen Lübeck und Danzig in vier, zwischen Lübeck und Reval in sechs Tagen zurückgelegt worden. Doch dies waren gewiß Ausnahmeleistungen. Denn sonst gebrauchte man für dieselbe Strecke zwischen Antwerpen oder Brügge und Lübeck über Hamburg öfter elf, selbst achtzehn Tage, zwischen Lübeck und Bergen für gewöhnlich drei bis vier Wochen, zwischen Lübeck und Danzig acht Tage, zwischen Lübeck und Reval zwölf.[3]) Gegen den Wind zu lavieren war den hansischen Schiffen so unbekannt wie den nichthansischen. War der Wind entgegen, so mußten sie stilleliegen und „up eren wind" warten, und hatten sie bei solchem den Hafen verlassen und sprang er draußen um, so mußten sie wieder einlaufen.[4])

[1]) HR. 2. III n. 288 § 82, vgl. n. 403 § 2, VII S. 736 Anm. 1 § 1; VI n. 356 § 31. Vgl. die Ausrüstung des großen Krawels 1464 Hans. UB. IX n. 95, sowie später als hansisches Kaperschiff HR. 2. VI n. 549: 16 Büchsen.

[2]) Auch für die deutschen Segelschiffe der Ostsee in der Gegenwart wird dies und ihre geringe Manövrierfähigkeit im Vergleich mit den schwedischen, dänischen und amerikanischen betont, vgl. Allgemeine Schiffahrtszeitung, hg. v. Ramann, Jg. 2. n. 154.

[3]) Belege i. d. HR. 1 u. 2 zahlreich, für die Verbindung Lübeck-Bergen vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. C.

[4]) Von technischen Veränderungen im Schiffsbau und in der Nautik ist für die letzten Jahrh. des Mittelalters nichts bekannt; zu 1525 vgl. Hamb. Chron., hg. von Lappenberg, S. 47.

Unter den Namen hansischer Schiffe,[1]) — und dies gilt nicht nur für das hansische Gebiet, sondern für das christliche Mittelalter überhaupt — standen die religiösen an weitaus erster Stelle. Besonders bevorzugt bei der Namenwahl erscheint die Mutter Gottes, auch in den Verbindungen Marienknecht, Mariendrache, nächstdem erklärlicherweise Christofer, denn wie dieser Heilige das Christuskind ungefährdet durch die Flut getragen, so soll er auch das ihm geweihte Schiff sicher geleiten. Auch Länder- und Tagesnamen und ähnliche, gelegentlich auch Eigennamen kommen vor. Tiernamen dagegen scheinen sehr selten verwandt worden zu sein. Daneben begegnen abstrakte Benennungen, wie „de Wonder" als Name eines rigischen Holks, oder symbolische, wie „Bringeluck" eines Stockholmer Schiffs oder „Welvaren" oder das bezeichnende „Likkup" eines Danziger Kaperschiffes.

Was die Lastadiebücher Lübecks erst von 1560 ab, vom Jahr ihrer Anlegung, erkennen lassen, gilt ganz allgemein für Schiffsbau und Reederei in allen Hansestädten auch während des Mittelalters. Weitaus die meisten Neubauten wurden nicht von einzelnen Leuten, sondern von mehreren zusammen veranlaßt, und unter diesen Reedern befand sich fast ausnahmslos auch der Schiffer, der Kapitän.[2]) Die Anteile oder Parten, die der einzelne an einem Schiff besaß, waren sehr verschieden groß, die Hälfte oder auch mehr bis herab auf $^1/_{32}$, ja $^1/_{64}$. Nach ihrer Größe wurde auch der Wert der Stimmen jedes einzelnen Reeders bei gemeinsamer Beschlußfassung über Angelegenheiten des Schiffs berechnet.[3]) Das große Risiko der Seeschiffahrt lief nicht gern einer allein. Auch der Vermögende legte sein Geld in Parten mehrerer Schiffe an. Kleinere Anteile, bei mittlern Schiffen Achtel, bei großen Sechzehntel, scheinen aber besonders beliebt gewesen zu sein. Dies

---

[1]) Zusammenstellungen solcher bei Hirsch, Danzig, S. 263 u. Stieda, Revaler Zollbücher, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXIII f., sowie Stieda, Schiffahrtsregister, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 97 f., außerdem in den Wortregistern des Hans. UB. und verstreut in den HR.

[2]) Vgl. von Below, Großhändler und Kleinhändler im Mittelalter, i. Jbb. f. Nationalök. u. Statistik. 75 S. 44 ff.

[3]) Kiesselbach, Hamb. Recht, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 § 24, Lappenberg, Rechtsaltert. S. 306 § 2, Lüb. UB. II n. 105 § 25, Napiersky, Quellen usw., S. 126 § 10, 198 § 11, Feith, Oldermansboek, S. 32 § 32, vgl. Hans. UB. VIII n. 538. — Auch im Häuserbesitz spielte das Partenwesen wohl eine große Rolle, vgl. Hans. UB. VI n. 947, 970, 971.

entsprach auch dem Vermögensstand der Mittelklassen und bewirkte, indem diese ihr Kapital gern in Schiffsparten anlegten, — denn das war ebenso gewinnbringend wie andererseits riskant —, daß das Interesse an allen Fragen der Schiffahrt und des Seeverkehrs in weiten Kreisen der hansischen Städtebevölkerung stets lebendig gehalten wurde und die Maßregeln der Stadtpolitik zur Förderung und Sicherung der Schiffahrt bei der großen Masse auf bereitwilliges Entgegenkommen rechnen konnten.

Leicht konnte es geschehen, daß der Schiffer unterwegs in Geldverlegenheit geriet und genötigt war, Geld anzuleihen, um seine Reise fortsetzen zu können. Unter den verschiedenen Arten, dies Bedürfnis zu befriedigen, wurde seit dem 14. Jahrhundert am beliebtesten die Aufnahme von Darlehen „up de bodeme" des Schiffes, die Bodmerei,[1]) wobei dem Darleiher das Schiff mit Zubehör, aber auch der Frachtgewinn und selbst die Ladung zum Pfand gesetzt wurden. Die Zinsen waren hoch, 20, 25, $33^1/_3\,^0/_0$, denn das Risiko des Darleihers war groß, aber die Notlage des Schiffers wurde auch oft stärker ausgenutzt.[2]) Eine andere Form der Bodmerei, die sich bald neben jener ursprünglichen entwickelt hatte, wurde von der Hanse bekämpft. Sie verbot 1418, 1434, 1442 und 1447 die Spekulationsbodmerei, die Hergabe von Vorschüssen, um den Antritt einer Reise einem Schiffe überhaupt zu ermöglichen.[3]) Geschäfte auf unsolider Grundlage sollten nicht geduldet werden.

Die Reeder eines Schiffes, die sich gelegentlich als „de selscop des coggen" bezeichnet finden, waren wohl ursprünglich zusammen mit dem Kapitän in derselben Stadt beheimatet. Jedoch durch Vererbung und Verkauf änderten sich die Besitzverhältnisse oft

---

[1]) Vergl. Pauli, Lüb. Zustände, III S. 95. Eine ältere Nachricht über Bodmerei findet sich jedoch im Hans. UB. IV n. 829 (1385), vgl. auch HR. 1. III n. 490 § 3.

[2]) Hans. UB. IV n. 449 u. Anm. 1, vgl. n. 482; 829, V. n. 458, Lüb. UB. VIII n. 645, Pauli, Lüb. Zust. III S. 95.

[3]) HR. 1. VI n. 557 § 22, HR. 2. I n. 321 § 22, II n. 434 § 17, 439 § 30, 608 § 15, III n. 288 § 65, 89. Zur Befolgung vgl. Livl. UB. X n. 123, 167, vgl. auch n. 104. Pappenheim, D. gesch. Entwickl. d. Seehandels usw. i. Schriften d. V. f. Soc.-Pol. CIII. 2, S. 154 f., derselbe i. Ztschr. f. Handelsrecht 40 S. 378 ff. gegen den Zusammenhang der deutschen Bodmerei mit dem foenus nauticum. Daß es sich um Verbote der Bodmerei schlechthin handle, nehmen mit Unrecht an Hirsch, Danzig, S. 267, Pauli, Lüb. Zust., III S. 96 f.

sehr schnell und blieben die Parten eines Schiffes oft genug nicht in den Händen von Bürgern derselben Stadt, sondern wurden weithin zerstreut.[1]) Nichthansen suchte die Schiffahrtspolitik der Hanse an der Erwerbung von Anteilen hansischer Schiffe überhaupt zu hindern.[2]) Befand sich ein Schiff im Besitz eines einzigen, oder hatten die Reeder und der Schiffer am selben Ort ihren Wohnsitz, so konnte an der Heimatszugehörigkeit des Schiffes kein Zweifel sein. Waren aber die Parten verstreut, in Händen von Bürgern verschiedener Hansestädte, so richtete sich die Ortszugehörigkeit des Schiffes nach der Heimat seines Schiffers. Bei der geringen Sicherheit des Seeverkehrs im allgemeinen, bei der häufigen Unsicherheit insbesondere, die durch Repressalien irgendwelcher Mächte und ihrer Angehörigen gegen die Bürger einzelner Hansestädte oder Territorien bewirkt wurde, ward es im 15. Jahrhundert üblich, daß die Hansestädte ihren Schiffern Zertifikate zur Beglaubigung der Heimatszugehörigkeit ihrer Schiffe ausstellten.[3])

Durch seine Beheimatung in einer Hansestadt besaß das Schiff das Recht, die Flagge derselben zu führen. Das hamburgische Schiffsrecht und ihm folgend das lübische und rigische machten den Schiffen ihrer Städte die Führung derselben, in Hamburg eines roten Flügers, in Lübeck eines weiß und rot geteilten, in Riga eines schwarzen mit weißem Kreuz, zur Pflicht und entbanden sie davon nur für den Fall, daß die Zeigung derselben ihnen Gefahr bringe.[4]) Andererseits konnte es in Kriegszeiten oder bei besondern Anlässen erwünscht scheinen, die Zugehörigkeit eines Schiffes noch deutlicher zu machen. So geschah es von seiten der wendischen Städte 1428 in ihrem Krieg mit König Erich von Pommern. So vereinbarten die Hansestädte 1436 mit demselben Herrscher, daß die hansischen Schiffe im Vorbeifahren bei Helsingör hinten auf dem Kastell an einer Stange ein Banner mit dem Wappen ihrer Heimatstadt hissen sollten, um dadurch ihre Zugehörigkeit zur Hanse und damit ihre

---

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. IV n. 503, 691, 705, 1093 u. a. m.

[2]) Vgl. später S. 378ff.

[3]) Hans. UB. VIII n. 185.

[4]) Hamb. Schiffsrecht bei Kiesselbach, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 92 § 26, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. S. 306 § 4, Lüb. UB. II n. 105 § 27, HR. 2. V n. 25, Napiersky, Quellen d. rig. Stadtrechts, S. 126 § 11, 198 § 14. Die Schiffe Kampens führten eine weiß und blau geteilte Flagge, Hans. UB. IV n. 704.

Freiheit vom Sundzoll anzuzeigen.[1]) Diese Banner waren offenbar nicht identisch mit den in den genannten Schiffsrechten erwähnten Flügern. Denn der Flüger bedeutet eine schmale lange Flagge, die oben am Mast befestigt war.[2]) Die Wappenbanner[3]) waren in der hansischen Schiffahrt den Flügern gegenüber anscheinend eine Neuerung. Die Hansestädte stellten mit ihnen ihre Stadtwappen den Landeswappen gegenüber, welche die nichthansischen Schiffe führten.

Der wichtigste Faktor neben dem Schiffsbau und dem Betriebskapital war für den Betrieb der Seeschiffahrt die Bemannung der Schiffe, der Kapitän, oder wie er durchweg in den hansischen Quellen heißt, der Schiffer, und die Mannschaft, die in ihnen meist als Schiffsleute oder Schiffskinder bezeichnet wird.

Die Zahl der Schiffer war entsprechend der geographischen Verbreitung des Schifferberufes und der Reederei über alle hansischen Seehäfen wohl verhältnismäßig recht bedeutend. Ihre soziale Stellung innerhalb der Bürgerschaft war, wie die der Kaufleute und der Gewandschneider, bei ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben eine sehr angesehene. Schiffer wurden Ratsherren ihrer Städte, so in Danzig und Riga, ohne ihren Beruf darum aufzugeben.[4]) Allgemein verbreitet dürfte die Sitte gewesen sein, daß die Schiffer einer Stadt sich als Genossenschaft zur Pflege religiöser und geselliger Zwecke zusammenschlossen und organisierten, in Stralsund z. B. bei Stiftung derselben ihrer fünfzig.[5]) In Elbing gestattete der Rat auch den Steuerleuten, Schiffsleuten und Bootsleuten, Bürgern als auch Gästen, die sich von Seefahrt nährten, 1394 die Gründung einer Brüderschaft.[6])

---

[1]) Siehe Band I S. 237, 300.

[2]) Vgl. die Redewendung zur Bezeichnung des ganzen Schiffes mit Zubehör: zwischen vlogele unde kele, z. B. Hans. UB. VI n. 904.

[3]) HR. 1. VIII n. 323, HR. 2. I n. 609, 610, Hans. UB. IX n. 141, als standerth bezeichnet.

[4]) Hirsch, Danzig, S. 266, Hans. UB. IX n. 259.

[5]) Vgl. f. Wismar schon 1356 u. 1359 Meckl. UB. 14 n. 8208, 8643, für Danzig Hirsch, Danzig, S. 205, 207 f., Simson, der Artushof, S. 37, f. Lübeck Hasse, a. d. Vergangenh. der Schifferges. i. Lübeck, f. Stralsund Ebeling, das Statut der strals. Schifferkompagnie, i. Pomm. Jbb. III S. 179 ff.

[6]) Codex diplom. Warmiensis III n. 284. Auch ihre Frauen sollten jährlich am Mittsommerabend ein Fest haben verbunden mit einem Aufzug um die Stadt.

Schiffer zu sein war ein schwerer Beruf, ein schwer auszufüllender Vertrauensposten, der einen ganzen Mann erforderte. Hart und unerschrocken, geistesgegenwärtig und von kalter, kluger Überlegung mußte er die Interessen seiner Reeder und Kaufleute jederzeit voll und ganz wahrnehmen, seiner Mannschaft gegenüber Autorität besitzen. Die Hanse hatte ein wachsames Auge auf den Schifferberuf. Nichthansen wurden von ihr 1441 für unfähig erklärt, auf hansischen Schiffen den Posten des Schiffers zu versehen.[1]) Schiffer, die im Auslande Bürgerrecht erwarben, wurden von ihr für immer vom Genuß ihrer Privilegien und von jederart Gemeinschaft mit ihren Angehörigen ausgeschlossen.[2]) Durch genaue Verordnungen regelte sie die geschäftlichen Verhältnisse zwischen den Schiffern und den andern Reedern, denn das alte Herkommen, „daß fromme Schiffer, wie sich gebührt, ihnen Rechenschaft ablegten“, wurde oft verletzt.[3])

Das Schiffsvolk, das jedem Schiffer unterstand, war je nach der Größe des Schiffes, aber auch je nach der augenblicklichen Sicherheit des Seeverkehrs an Kopfzahl verschieden stark. Die Hanse selbst veranschlagte, daß ein Schiff von 100 Lasten unter normalen Verhältnissen eine Besatzung von zwanzig Mann hatte, und durch vorhandene einzelne Nachrichten wird dies bestätigt.[4]) Das Personal war nicht einförmig. Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Lotse, Koch erscheinen besonders hervorgehoben, nahmen eine angesehenere, besser bezahlte Stellung ein, die erste der Steuermann, der in Abwesenheit des Schiffers dessen gegebener Vertreter war.[5]) Leute, die durch Vorgebung größerer nautischer Kenntnisse, als sie besaßen, bessere Stellungen und mehr Lohn erwirkten, verfielen in Strafe.[6]) Tadellose Ausführung übernommener Pflichten

---

[1]) HR. 2. II n. 439 § 22, rig. Bursprache bei Napiersky, Quellen des rigischen Stadtrechts, S. 236 § 88.

[2]) HR. 1. VII n. 438, 442, 576, 577, 584, 590 § 1.3, 595 § 1.6, VIII n. 59 § 12. Vergl. Stein, Beiträge etc. S. 120ff.

[3]) Vgl. einige Fälle Hans. UB. VI n. 326, Livl. UB. IX n. 496, X n. 115, 217, 228, 458, Lüb. UB. VIII n. 332. Das hans. Statut darüber, HR. 2. III n. 288 § 64, aufgenommen in eine Handschrift wasserrechtlichen Inhalts des Brügger Kontors, vgl. Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht 27 S. 412, u. in das Statutenbuch des Londoner Kontors, vgl. Lappenberg, Stalhof, 2. Abt. S. 123 § 58.

[4]) HR. 2. III n. 288 § 82, vgl. n. 636 § 5.

[5]) HR. 1. II n. 157 § 3, HR. 2. VI n. 641 § 2—5.

[6]) Hans. UB. II n. 667 § 4, Schlyter, Corpus, VIII S. 412 § 10, S. 187 § 2, HR. 3. I n. 318 § 2, 3, 367 § 5, 6.

wurde verlangt. Es kam wohl öfter vor, daß jemand, der durch eigenes Verschulden das Schiff in Gefahr brachte, aus Verzweiflung darüber sich das Leben nahm.[1])

Gelegentlich findet sich außerdem in hansischen Quellen als Mitglied der Schiffsmannschaft ein Schiffsschreiber erwähnt. Im Gebiet der mittelmeerischen Schiffahrt war er eine sehr wichtige Institution, genoß öffentlichen Glauben. Im hansischen Gebiet blieb er Privatperson, der seine anscheinend nicht ständige, sondern gelegentliche Verwendung in erster Linie dem Bedürfnis des Schiffers nach einer rechts- und schreibkundigen Aushilfe bei der Wahrnehmung der Interessen des Schiffes und einer oft sehr vielgestaltigen Warenmenge verdankt haben dürfte.[2])

Die Forderung, daß die hansischen Schiffe mit vaterländischer Mannschaft besetzt sein mußten, ist weder von der Hanse, noch von den einzelnen Seestädten aufgestellt worden.[3]) Offenbar stellten der hansischen Seeschiffahrt ihre eigenen Städte und die deutschen Küsten reichlich genug Menschen zur Verfügung, so daß die Verwendung fremder Matrosen auf hansischen Schiffen durchaus eine Ausnahme war. Nur als um 1420 die Reederei der Fläminger einen augenblicklichen starken Aufschwung nahm und viele sonst in hansischen Diensten beschäftigte Seeleute an sich zog, begehrte das Brügger Kontor 1423 von der Hanse eine Verfügung, daß Seeleute, die innerhalb der Hanse ihr Brot verdienten, sich an Nichthansen nicht vermieten dürften. Zum Erlaß einer solchen aber kam es nicht.[4])

Eine besonders umfassende gesetzgebende Tätigkeit entfaltete die Hanse, um das Verhältnis zwischen dem Schiffer und seiner Mannschaft zu regeln nach Pflichten und Rechten beider Teile.

---

[1]) Vgl. Hans. UB. V S. 312 Anm. 3.

[2]) Schryvein, signator notarius, scriptor navis. Nachrichten über ihn seit 1438, HR. 2. II n. 240, Hans. UB. VIII n. 207, IX S. 72 Anm. 1, n. 541 IX § 4, X § 36, HR. 3. II n. 509 §§ 67, 79, 82, 510 §§ 18, 40, Michelsen, der Oberhof zu Lübeck, Urk. n. 15 S. 99 Anm. 2.

[3]) Unrichtig Sartorius, Gesch. d. hanseat. Bundes, II S. 698f. In Antwerpen bestand um 1300 die Verordnung, daß einheimische Schiffe bei Strafe keine fremden Matrosen mieten durften, solange einheimische zu den üblichen Löhnen zu haben waren, Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, II, Keure van sciplieden S. 473 § 135.

[4]) HR. I. VII n. 576 S. 382f.; nur hansische Matrosen genossen in England den Schutz und die Vorteile der hansischen Privilegien, HR. 2. II n. 74, 82 § 9.

Seiner Mannschaft gegenüber war der Schiffer der Inhaber der höchsten Gewalt im Schiffe. Diese aber war dadurch beschränkt, daß der Untergebene ihm gegenüber eine festbestimmte Rechtsstellung hatte. Die Rechtsprechung bei Streitigkeiten an Bord beruhte auf dem Zusammenwirken des Schiffers und der Mannschaft. Auch in nautischen Fragen, wenn es sich um Schiff und Ladung handelte, war dem Schiffer in vielen Fällen vorgeschrieben, die Mannschaft oder auch nur den Steuermann zu Rate zu ziehen. Der Schiffsmann durfte nicht willkürlich, wenn er sich kein Verbrechen hatte zu schulden kommen lassen, vom Schiff gewiesen werden. Erkrankte er oder kam er im Dienste des Schiffs zu Schaden, so daß er nicht an Bord bleiben konnte, so hatte der Schiffer auf eigene Kosten ihm Herberge, Beköstigung, Licht und Wärter zu besorgen und den von ihm bis dahin verdienten Lohn ihm oder, wenn er starb, seinen Angehörigen auszuzahlen. Erwerbung eines eignen Schiffes und Verheiratung entbanden den Schiffsmann von seiner Dienstverpflichtung.[1])

Rechte materieller Natur hatte der Schiffsmann außer dem Lohn, der Heuer, und der für die Dauer der Dienstverpflichtung ihm zustehenden Beköstigung noch manche. So Anteil an gewissen Strafgeldern an Bord, frachtfreie Mitnahme einer gewissen Menge eigener Waren, die sogenannte Führung, voringhe, die er am Bestimmungsorte nach Belieben verwenden konnte, die bei Seewurf, bei der Schoßzahlung auf dem Kontor und in anderen Richtungen Vorzüge genoß.[2]) Der Befrachter hatte ihn für die Bergung von Gütern, bei Kornfracht für das öftere, von der Hanse vorgeschriebene Umschütteln des Korns durch das sogenannte Kühlgeld, beim Laden und Löschen einer Reihe von Waren durch das Winde- und Löschgeld zu entschädigen, der Schiffer für die Einnahme von Ballast ins Schiff u. a.[3])

Andererseits erkannten es die Hanse und die einzelnen Hanse-

---

[1]) So Vonnesse, Ordinanzie, Hans. Seemannsordnung von 1482 usw. — Sehr streng wurde nach dem älteren hamb. u. lüb. Seerecht dagegen die Seekrankheit behandelt.

[2]) HR. 2. II n. 82 § 7.

[3]) Über alle diese Punkte ausführliche Bestimmungen in den oft genannten Seerechten, besonders über die voringhe, über die auch zu vgl. z. B. HR. 1. III n. 203, VIII n. 237 § 2 u. a. Die Größe der voringhe wurde einheitlich geregelt durch die hans. Seemannsordnung von 1482, HR. 3. I n. 367 § 11, vgl. 318 § 8.

städte als ihre nicht minder wichtige Aufgabe, ihre eigenen und ihrer Schiffer Rechte und Ansprüche der Schiffsmannschaft gegenüber festzustellen, ihre Autorität und Oberleitung durch strenge Verordnungen zu sichern, ihr die Pflichten gegen die städtische Gesamtheit und gegen Schiff und Ladung klarzumachen. Nur zu leicht konnte Ungehorsam der Schiffsmannschaft nicht nur über das eigene Schiff und seinen Inhalt, sondern über Schiffahrt und Kaufmannschaft überhaupt schweren Schaden bringen. Schon in friedlichen Zeiten war es nicht selten schwer genug für die Schiffsleiter, ihr Volk im Zaum zu halten. Die jährlichen Rechnungen des Wasserbailli in Sluys sind voll von Bußezahlungen hansischer Matrosen für Ausschreitungen aller Art. In den kriegsunruhigen Zeiten vollends war ihre Lenkung eine mühevolle Aufgabe. In solchen hat der herausfordernde Übermut hansischer Matrosen gegen die Kriegführenden, die Kampf- und Abenteurerlust, die sie beseelte, manch schönes hansisches Schiff und manche wertvolle Ladung verloren gehen lassen. Widmeten sich doch wohl nicht selten hansische Matrosen, wenn sie längere Zeit beschäftigungslos waren, selbständig dem Seeraub oder traten in die Dienste irgendeiner Macht, die zu Lande oder zur See gerade solcher kecken Gesellen bedurfte.[1])

Zahlreich sind die Klagen über Mangel an gutem Willen beim Schiffsvolk. Häufig hat die Hanse seit 1374 versucht, durch Verordnungen von zum Teil außerordentlicher Strenge bessernd einzugreifen. Vom Brügger Kontor ist sie eifrig darin unterstützt worden. Aber die Klagen wollten nicht aufhören.[2]) Da entwarfen im Dezember 1480 die hansischen Schiffer zu Bergen op Zoom eine längere Ordonnanz und ließen dieselbe durch das Brügger Kontor der Hanse vorlegen. Zur Begründung machte dieses geltend, daß Unbotmäßigkeit und Unehrlichkeit der Seeleute alles Maß überstiegen und die Schiffer ihren Beruf nicht länger ausüben könnten, wenn die Hanse nicht einschreite. Unter Mitbenutzung jenes Entwurfes ließ Lübeck 1481 eine Ordonnanz ausarbeiten, und diese wurde nach Berücksichtigung verschiedener von Danzig gemachter

---

[1]) Vgl. HR. 1. VII n. 145. Guten Einblick in die Schwierigkeiten, das Schiffsvolk im Zaum zu halten in Zeiten des Kriegs und der Erregung, geben die Berichte des Danziger Ratsherren und Krawelführers Bernt Pawest, HR. 2. VI n. 529—559, bes. n. 549, 558. Siehe oben S. 108ff.

[2]) HR. 1. VI n. 475 § 6, HR. 2. I n. 393 § 13, 396, II n. 439 § 24, VII n. 338 § 194.4, § 203.5.

Abänderungsvorschläge als erste umfassende hansische Schifferordnung 1482 Gesetz.[1])

Jederzeit mußte dem Schiffer seine Mannschaft vollzählig und dienstbereit zur Verfügung stehen. Säumigkeit im Antritt des Dienstes, unerlaubtes Verlassen des Schiffes, Wegbleiben von Bord während der Nacht, Desertion wurden mit schweren Strafen bedroht. Meuterei, Terrorisierung des Schiffers durch seine Mannschaft oder durch einzelne sollten Verlust des Lohnes und Auspeitschung, beim zweitenmal Hinrichtung nach sich ziehen. Eine Hauptforderung der Hanse war auch auf diesem Gebiet, daß die Matrosen bei Streitigkeiten mit hansischen Schiffern und Kaufleuten ausschließlich die hansischen Gerichte anrufen sollten. Andernfalls sollten sie von hansischen Schiffern nicht mehr geheuert werden, also Schutz und Vorteile der Hanse und ihres Rechts entbehren.[2])

Aber die Schiffahrt war Hilfsmittel des kaufmännischen Betriebes. Schiffer und Reeder, soweit sie nicht selbst Kaufleute waren und mit eigenen Gütern ihre Schiffe beluden, lebten von den Frachten, die ihnen die Kaufleute für die Benutzung der Schiffe zahlten, vom Warenverkehr. Andere Arten der Verwendung der Schiffe gab es nur gelegentlich. Zu Seebefriedungen, zur Beförderung von hansischen Gesandten und von Kriegsmannschaften wurden Schiffe gemietet. Das Passagiergeschäft, mit dem die italienische Schiffahrt namentlich im Zeitalter der Kreuzzüge, die hansisch-lübische im Zeitalter der Auswanderung nach Preußen und Livland bedeutende Gewinne erzielt hatten, war wenigstens im hansischen Gebiet im 14. und mehr noch im 15. Jahrhundert geringfügig. Nur zwischen Schonen und der deutschen Ostseeküste fand alljährlich ein Transport großer Menschenmassen verschiedener Berufe statt. Häufig begleiteten die Kaufleute ihre Waren nicht mehr selbst ins Ausland, sondern sandten sie in der Obhut des Schiffers an Kommissionäre, Lieger, Faktoren im Auslande und umgekehrt ebenso. Dies um so mehr, da ständige Beziehungen zwischen bestimmten Orten und Gebieten bestanden und der Austausch kleiner Waren-

---

[1]) HR. 3. I n. 303 § 31, 32, 317 u. Anm. 2, 318, 321, 334 § 36—38, 356, 357, 365 § 15, 367.

[2]) HR. 1. V n. 185 § 16, VII n. 800 § 10, VIII n. 59 § 11, vgl. Hans. UB. V n. 607, Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 87 § 4, Lüb. UB. II n. 105 § 40, Pardessus, Collect. usw. III S. 467 § 15.

mengen in der hansischen Handelsbewegung wohl einen sehr beträchtlichen Raum einnahm.[1])

Wiederholt wurde es durch hansische Satzungen bekämpft, daß einer oder etliche ein Schiff im ganzen charterten zu Spekulationszwecken, um es an die wirklichen Interessenten mit Vorteil weiter zu verfrachten: wer ein Schiff im Osten oder Westen zur Befrachtung mietet, soll es auch selbst laden bei Strafe einer M. Goldes.[2])

Die möglichst beste Ausführung der Frachtverträge, die Hauptaufgabe des Schiffers, wurde in den hansischen Rechten durch mannigfache Bestimmungen zu fördern gesucht. Sichere und schleunige Geleitung, richtige kontraktgemäße Ablieferung der Güter waren Pflicht des Schiffers. Was ihm eingeschifft worden, sollte er dem Befrachter oder seinem Beauftragten wieder übergeben und für in Verlust geratenes Gut den Schaden tragen, verfügte die Hanse 1418 und 1447.[3]) Schiffbruch, Seewurf, Plünderung und ähnliche nicht verschuldete Unglücksfälle überhoben den Schiffer dieser Verpflichtung. Doch hatten die Schiffer und Matrosen nach bestem Vermögen die ihnen anvertrauten Güter, Schiff und Ladung, vor solchem Mißgeschick zu bewahren. Gaben die Schiffer dieselben ohne Kampf den Feinden preis, wenn ihre Matrosen willig waren zum Streit, so sollten ihnen hansische Schiffe nicht mehr anvertraut werden und sie ihrer Ehre fortan verlustig sein. Matrosen, die sich des Kampfes weigerten, sollten nicht mehr auf hansischen Schiffen angestellt und in Hansestädten als Bürger gelitten werden.[4]) Auch die Hilfeleistung bei Seenot oder Schiffbruch,

---

[1]) Vgl. oben S. 256 Anm. 2, auch Lüb. UB. VIII n. 737: 121 Befrachter an 7 Schiffen der lüb. Nowgorodfahrer, Gesamtwert der Ladung 136,111 M. lüb.; 66 Kaufleute reisen mit diesen Schiffen nach Reval, 32 kehren mit denselben zurück nach Lübeck.

[2]) HR. 1. VII n. 800 § 29, VIII n. 59 § 15, vgl. rig. Bursprache bei Napiersky, Quellen usw. S. 225 § 69, 233 § 56. Die von der Hanse als vorgepesch bezeichnete Mietung eines Schiffes, um sich ein Vorrecht auf dasselbe zu sichern und zu geeigneter Zeit hinreichenden Laderaum zu besitzen, also es selbst zu befrachten, galt der Hanse zunächst nicht als unredlich. Doch scheint darüber später anders gedacht worden zu sein, HR. 1. II n. 210 § 8.1, vgl. VIII n. 691, Danz. Seerechtsaufzeichnung bei Pardessus, Collect. usw. III S. 461 § 4.

[3]) HR. 1. VI n. 557 § 29, HR. 2. III n. 288 § 54; einen Fall vgl. Hans. UB. VI n. 910.

[4]) HR. 1. V n. 666 § 8, 670, HR. 2. I n. 396 § 2, 6, HR. 3. I n. 367 § 22, 23.

sowohl des eigenen, als auch, wenn der Schiffer es befahl, fremder Fahrzeuge, wurde den Matrosen strengstens zur Pflicht gemacht. Auch von den Schiffern wurde verlangt, daß sie andere Fahrzeuge in Seenot und Schiffbruch nicht im Stiche ließen.[1] Mit den schärfsten Verfügungen andererseits ging die Hanse gegen diejenigen Schiffer vor, die ihnen übergebene Waren statt nach dem Bestimmungshafen ohne Wissen und Willen der Kaufleute nach irgendeinem anderen Markt führten, dort verkauften und den Erlös unterschlugen.[2])

Über das Löschen der Schiffe bestimmte die Ordinanzie im Hinblick auf ihre Ankunft in den Niederlanden, daß Schiffe aus Norwegen oder der Ostsee binnen vierzehn, solche aus Hamburg und anderen näher gelegenen Gegenden binnen acht, Leichterschuten, die von seewärts kämen, binnen fünf Tagen gelöscht werden müßten. In Preußen kam 1447 der Wunsch nach einer Allgemeingültigkeit und festbestimmten Regelung der Löschfristen für das hansische Gebiet „na inneholdinge des waterrechts und older gewonheit“ zum Ausdruck, hatte aber keine Folgen.[3])

Wenn der Schiffer im Bestimmungshafen die Waren ablieferte, hatte er nach Ablauf der vorgeschriebenen Löschfrist Anspruch auf Auszahlung der vereinbarten Fracht.[4]) In der Praxis wurden Art und Zeit der Frachtzahlung gewöhnlich durch die besonderen Frachtkontrakte geregelt.

Die Frachtpreisbildung war, wie die Warenpreisbildung, von

---

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 73 § 8, 156 § 22, 157, 254 § 13, VI n. 557 § 20, 30; Lüb. UB. I Anhang S.701, Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw. S. 301, 302, Vonnesse bei Schlyter, Corpus, VIII S. 427 § 3. Eine im Zusammenhang hiermit viel erörterte Frage, um deren Regelung sich die Hanse wiederholt bemühte, war der „redelik arbeideslon“, den der Matrose für seine Mühe vom Schiffer und Kaufmann beanspruchte.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 91, 319 § 13, VI n. 356 § 42; vgl. HR. 2. IV n. 248 § 30 auch bezügl. der Wahl eines von dem vorgeschriebenen abweichenden Weges. Ihre Strafe in obigem Falle sollte die übliche Diebesstrafe sein, man sollte sie „boven alle deve an eyne galghen hanghen“, HR. 3. I n. 367 § 10.

[3]) Schlyter, Corpus, VIII S. 461 § 16, 463 § 22, Feith, Gron. Oldermansboek S. 29 § 20, S. 31 § 26, Wisb. Seer. b. Schlyter, Corpus, VIII S. 248 § 52, 53, 252 § 59, vgl. auch schon Hans. UB. I n. 810. — HR. 2. III n. 318 § 7.

[4]) So die Ordinanzie u. darnach die späteren Rechte, Schlyter, Corpus, VIII S. 461 § 16. Anders Bremen, vgl. Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw., S. 143 § 134, S. 530 § 64.

zahlreichen Faktoren abhängig, Mangel an Schiffen an einem Ort, starke Nachfrage nach solchen oder umgekehrt, Ungewöhnlichkeit oder Üblichkeit eines bestimmten Reisezieles, Kriegswirren und Seeräuberplage u. a. m. Bei der Mietung eines Schiffes zu anderen als Handelszwecken wurde der Preis nach der Lastanzahl und wochenweise berechnet.[1]) Bei Güterbeförderung wurde die Fracht gewöhnlich nach der Maßeinheit jeder Ware für die ganze Transportstrecke festgesetzt. Es kam auch vor, daß an Stelle der Bezahlung dem Schiffer kontraktlich ein Anspruch auf bestimmte Teile der verfrachteten Waren eingeräumt wurde.[2])

Doch konnten nachträgliche Veränderungen in der Höhe der Fracht durch verschiedene Umstände bewirkt werden. Wünschte der Befrachter unterwegs, daß ein entfernteres Reiseziel statt des vereinbarten aufgesucht wurde, so mußte er dem Schiffer die Fracht entsprechend erhöhen. Die Hanse verordnete 1447 ganz allgemein, daß dem Schiffer vom Befrachter vergütet werden sollte die wirklich durchfahrene Strecke.[3])

Wiederholt traf die Hanse Bestimmungen für den Fall, daß der Schlußtermin der Schiffahrt die Ausführung der Ausreise unterbrach. Trug weder der Kaufmann noch der Schiffer eine Schuld an dieser Verspätung, so hatte letzterer einen Anspruch auf Fracht nicht. Doch wurde dem Kaufmann die Ausführung des unterbrochenen Frachtgeschäftes im Beginn der nächsten Schiffahrtsperiode demselben Schiff gegenüber geboten.[4]) Auch gegen Bruch des Kontraktes die Schiffer zu schützen waren die Schiffsrechte der verschiedenen Hansestädte bedacht. Das Interesse des Gemeinwohls aber löste Frachtkontrakte. Begehrte die Heimatstadt das Schiff zur Verwendung im öffentlichen Dienst, so mußten die Kauf-

[1]) HR. 1. IV n. 418 § 1, 467 § 5, 6, 516 § 14, V n. 200 § 1, 4.

[2]) Hans. UB. IV n. 488, VIII n. 222. Über das Verhältnis zwischen Fracht und Schiffswert gestatten z. B. die Angaben über die 1449 von den Engländern genommenen hansischen Baienschiffe ein Urteil. Die Größe der Salzfracht von der Baie nach der Ostsee entsprach wiederholt ungefähr dem Wert der Schiffe, Hans. UB. VIII n. 215 § 25—27, 43.

[3]) HR. 2. III n. 288 § 94, vgl. dazu Lüb. UB. X n. 283 nebst S. 295 Anm. 1, n. 506, Michelsen, Oberhof zu Lübeck, Urk. n. 183, Pauli, Lüb. Zustande, III S. 90 ff., Hans. UB. IX n. 686, 800.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 5, 128 § 1.4, 158 § 3.4, 225 § 7.1, Hans. UB. V n. 600 § 4, 645 § 1, HR. 1. VI n. 398 § 22, 23, 557 § 27, 28, HR. 2. III n. 288 § 36, 37, VI n. 356 § 39.

leute ohne Anspruch auf Entschädigung zurücktreten.[1]) Im ganzen bemühten sich die einzelnen Städte und die Hanse, möglichst gleichmäßig und gerecht Risiko und Schaden beim Seeverkehr zwischen den beteiligten Gruppen, Schiffern und Kaufleuten, zu verteilen.

In ganz erheblich größerem Maß als die moderne war die mittelalterliche Schiffahrt Gefahren aller Art durch Natur- und Menschengewalt ausgesetzt. Schutz und Sicherheit der Schiffahrt zu vergrößern, betrachteten die Hansestädte früh schon als eine Hauptaufgabe. Zahlreich sind, zumeist durch die Initiative einzelner Hansestädte und zwar nicht bloß vor ihren eigenen Häfen, sondern selbst im fremden Land, bereits im 13. Jahrhundert Leuchttürme errichtet worden; so durch Lübeck bei Falsterbo am Eingang zum Sund und etwa gleichzeitig um 1225 bei Travemünde, durch Hamburg 1286 auf der Insel Neuwerk in der Elbmündung, sowie zu Neu-Ocht im Land Wursten an der Wesermündung, durch Stralsund im Anfang des 14. Jahrhunderts auf der Insel Zingst am Eingang zum Stralsunder Bodden, durch den Burggrafen von Seeland 1280 in der Maasmündung bei Briel u. a. m.[2]) Zur Unterhaltung des Neuwerker Leuchtturms erhob Hamburg bei sich vom Seeverkehr eine Abgabe, den sogenannten Werkzoll, der in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sehr bedeutende Überschüsse für die Stadtkasse ergab. Denn den Kosten in Höhe von 3679 ℔. hamburgisch standen in dem Zeitraum von 1461—1481 nicht weniger als 29 933 ℔. als Einnahme gegenüber.[3])

Die Fahrstraße zwischen der See und dem Hafen wurde durch Feuertonnen, Baken, Kapen und andere Merkmale bezeichnet, deren Verwendung längs der Nord- und Ostseeküste anscheinend nach der Mitte des 14. Jahrhunderts rasch allgemein üblich wurde. Mit dem Schluß der Schiffahrtszeit im Spätherbst jedes Jahres wurden sie eingezogen und im Frühjahr mit dem Beginn derselben wieder

---

[1]) Hans. UB. V n. 966, vgl. Sattler, Handelsrechnungen, S. 203; Hans. UB. VI n. 673, vgl. HR. 1. VII n. 795—799, 806, VIII n. 553—555.

[2]) Hans. UB. I n. 195, 205, S. 276 Anm. 1, n. 1002, vgl. n. 1323, II n. 91, 274; vgl. noch III S. 122 Anm. 1 u. v. Mieris, Groot Charterboek, III S. 499. Ob immer die erforderliche Sorgfalt auf die Unterhaltung des Leuchtfeuers verwandt worden, mag dahingestellt bleiben, vgl. HR. 2. IV S. 302 Anm. 2.

[3]) Koppmann, Kämm.rechn. III S. CXIIf., vgl. I S. LXXXIX. Anscheinend war aber der Werkzoll im Anfang des 15. Jahrhunderts erhöht worden, Hans. UB. V n. 692, HR. 1. V n. 392 § 26.7.

ausgelegt. Die Landesherren und Städte, die für die Aufstellung, Auslegung und Unterhaltung der verschiedenen Schiffahrtszeichen sorgten, pflegten sich auch hierfür die Kosten durch eine vom Seeverkehr erhobene Abgabe ersetzen zu lassen.[1])

Ein weiteres Mittel, die Schiffe im engeren Bereich der Häfen vor Unfällen zu bewahren, bestand in der Benutzung von Lotsen, des Fahrwassers kundigen Leuten, die die Schiffe zum Hafen hinein- und herausgeleiteten. Im 15. Jahrhundert gab es wohl an jedem Hafenplatz des hansischen Verkehrs Lotsen von Beruf. Sich ihrer zu bedienen machte erst 1447 die Hanse ihren Schiffern zur Pflicht. Kaufmann und Schiffer sollten zu gleichen Teilen die Kosten tragen.[2]) Aber gewohnheitsmäßig scheinen Lotsen schon lange vorher verwendet worden zu sein. Jener Beschluß der Hanse gab dann die Anregung dazu, daß 1448 von Flandern eine Lotsenordnung erlassen wurde, die das Lotsenwesen unter staatliche Kontrolle stellte: wer Lotse zu werden wünschte, hatte sich vor der Stadtbehörde über seine Befähigung dazu auszuweisen.[3])

Seekarten gab es damals noch nicht. Aber der Kompaß war den hansischen Schiffern des 15. Jahrhunderts bekannt,[4]) und statt jener besaß die Schiffahrt in dem sogenannten Seebuch seit dem 14. Jahrhundert ein keineswegs so sehr unzureichendes Werk, aus dem sie Belehrung über die Gezeiten, Stromläufe, Häfen und Reeden u. a. m. vom Finnischen Busen bis fast zur Straße von Gibraltar entnehmen konnte.[5]) Das Seebuch ist keine Arbeit aus einem Guß, sondern nach und nach entstanden, und zwar in seinen

---

[1]) Auch hier z. B. Hamburg nicht ohne Gewinn für die Stadtkasse, vgl. Koppmann, Kämm.rechn. III S. CXIII f.; 1461—1481 Ausgabe f. d. Tonnen 3524 ℔. hamb., Einnahme 8369 ℔. hamb.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 95. Über die Bezahlung vgl. die Verordnung Kampens Hans. UB. V n. 441, die Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, VIII S. 464 § 24, darnach Wisb. Seerecht das. S. 253 § 61; über die Dauer der Haftung der Lotsen vgl. das Dammer Wasserrecht bei Schlyter a. a. O. S. 449 § 24, darnach die hans. Schifferordnung 1482 HR. 3. I n. 367 § 21 und das Wisb. Seerecht bei Schlyter, S. 228 § 39.

[3]) HR. 2. VII n. 509, vgl. IV n. 247 § 5, 458 § 3, Hans. UB. VIII n. 526 § 2.

[4]) Erwähnung desselben als Schiffszubehör vgl. Livl. UB. VIII n. 458 § 3, HR. 2. III n. 638 S. 478, Hans. UB. VIII n. 1160 § 80.

[5]) Koppmann, Das Seebuch, niederdeutsche Denkmäler, hg. vom Verein für niederd. Sprachforsch., I. Vgl. das. die Einleitung.

ursprünglichsten Bestandteilen vielleicht an der westfranzösischen Küste, dann nach Flandern verbreitet, dort überarbeitet, vermehrt, teilweise unter hansischem Einfluß, durch diesen namentlich um die Angaben über die Küsten der Nord- und Ostsee bereichert. Seine Entstehung ähnelt also durchaus der des hansischen Seerechts.

Auch die Einstellung der Schiffahrt während der Wintermonate war in erster Linie darauf berechnet, sie vor Verlusten durch die Unbilden der winterlichen Jahreszeit zu bewahren. Der Hansetag zu Hamburg im November 1391, der die Einigung mit den Flämingern brachte, zog zum erstenmal ein allgemeines Verbot der Schiffahrt zwischen dem 11. November und dem 2. Februar in Erwägung.[1]) Das Vorbild für die Absicht der Hanse waren die alten Schiffsrechte von Hamburg, Lübeck und Bremen und die in diesen Städten bestehende Praxis, zwischen dem 11. November und 22. Februar nicht die See zu befahren.[2]) Die Frage ruhte dann jahrelang. Erst 1398 beschloß eine Versammlung preußischer Städte, daß das Aussegeln aus einem preußischen Hafen nach Martini verboten sein sollte.[3]) Aber noch bedurfte es längerer Beratungen und Auseinandersetzungen über abweichende Wünsche zwischen den wendischen, livländischen und preußischen Städten während der Jahre 1401—1403,[4]) ehe eine Versammlung zu Lübeck am 6. Dezember 1403 die Ordonnanz über die Schiffahrt im Winter erließ. Zwischen dem 11. November und dem 22. Februar sollte alle Schiffahrt eingestellt sein. Doch durften entsprechend den Wünschen Wismars Schiffe mit Bier und Hering noch bis zum 6. Dezember und schon vom 2. Februar ab aussegeln. Verletzungen der Ordonnanz durch Hansen sollten Konfiskation von Schiff und Gut nach sich ziehen. Außerdem setzten die wendischen Städte trotz des Widerstands der preußischen durch, daß der Nahverkehr, nämlich der Verkehr binnen Landes, innerhalb der Ostsee mit Schiffen von höchstens 24 Lasten den Winter hindurch gestattet sein sollte. Jedoch die preußischen suchten 1404 auch diesen die

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 22.

[2]) Vgl. Hamb. Schiffsr. Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 89 § 13, Lüb. UB. II n. 105 § 13 und Schlyter, Corpus, VIII S. 411 § 8, Ölrichs, Slg. von Gesetzbüchern Bremens, S. 145 § 139, vgl. S. 530 § 63.

[3]) HR. 1. IV n. 503 § 3.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 5, 7, 61 § 15, 74 § 3, 119 § 9, 128 § 1, 2, 139 § 2, 140 § 1, 6, 143, 150 § 11, 166 § 3, 169, 219 § 3.

Winterlage durch den Beschluß aufzunötigen, daß allen Schiffen die Löschung ihrer Ladung bis drei Wochen nach dem 22. Februar verboten sein sollte.[1])

In Livland zogen die Witterungsverhältnisse der Schiffahrt noch engere Zeitgrenzen. Eine Versammlung der livländischen Städte zu Wolmar beschloß 1434, daß bereits der 29. September der letzte Termin für das Aussegeln nach Flandern und umgekehrt sein solle, während sie für den Verkehr des Ostseegebiets mit Livland an dem 11. November als Schlußtermin festhielten.[2]) Jedoch das Brügger Kontor kümmerte sich um diese Verfügung nicht sonderlich. Darum empfahl Lübeck 1463 den livländischen Städten, einen 4.₰ von allen nach dem 29. September aus dem Westen zu ihnen verschifften kostbaren Gütern, Tuch, Honig u. a., zu erheben und dadurch die Übertretungen zu unterdrücken.[3]) Dagegen hatten aber diese gewichtige Bedenken. 1469 aber versuchten sie, jenen Erlaß auch auf den Verkehr mit Lübeck auszudehnen.[4]) Der große Hansetag zu Lübeck im August 1470 nahm sich endlich der livländischen Klagen und Wünsche an und erließ ein neues Statut. Wegen der vielen unverwindlichen Opfer an Personen, Gütern und Schiffen, die die späte Schiffahrt nach Livland in den letzten Jahren gefordert hatte, sollte die Ausfahrt von Lübeck und anderen Häfen nach Livland mit kostbaren Waren nach dem 29. September verboten, mit Ventewaren aber bis zum 11. November gestattet sein.[5])

Endlich machten die wendischen Städte auch an die Abneigung der preußischen gegen die Winterschiffahrt der kleinen Fahrzeuge ein Zugeständnis. Sie schränkten in einer Erklärung an Danzig 1474 die ihrige ein auf den Bereich zwischen der Trave, Dänemark, Hiddensö und dem Neuen Tief südlich der Insel Rügen. Innerhalb dieser Grenzen behielten sie sich die Winterfahrt mit kleinen Schiffen vor, den Verkehr in der Ostsee darüber hinaus

---

[1]) HR. 1. V n. 158 § 2—4, 162—164, 185 § 10, VIII S. 653, Hans. UB. V n. 600, HR. 1. V n. 210 § 3, vgl. n. 185 § 17, 203 § 4. Vgl. Stein, Beiträge usw. S. 139 u. Anm. 3, S. 140 Anm. 2. Siehe später S. 376f.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 13, 14. Auch der Anfang der Schiffahrt verzögerte sich durch die Witterung in Livland, vgl. n. 231.

[3]) HR. 2. V n. 61 u. Anm. 2, n. 87, 384 § 7.

[4]) HR. 2. VI n. 146.

[5]) HR. 2. VI n. 356 § 40.

erklärten sie für butenländisch, gaben für diesen also ihren Anspruch auf.[1])

Es mußte gleichfalls die Sicherheit des Seeverkehrs erhöhen, wenn es der Hanse gelang, ihren Schiffsbau zur Herstellung tadelloser, seetüchtiger Fahrzeuge anzuhalten und dadurch den Kaufmann gegen Schäden infolge schlechten Schiffsmaterials zu schützen. Deshalb schlug der Lüneburger Hansetag 1412 für die hansischen Schiffsbauplätze die Einführung geschworener städtischer Braker vor. Diese sollten den Bau jedes Schiffs von Anfang an überwachen, die Güte des verwendeten Holzes und Eisens auf ihren Eid nehmen, nach Fertigstellung zum Beweis der von ihnen geübten Beaufsichtigung und Schlußprüfung jedes Fahrzeug mit dem Zeichen ihrer Stadt vorn und hinten versehen. Schiffe, die nach ihrer Fertigstellung zwei Jahre auf der Lastadie oder im Wasser stillgelegen, sollten darnach nicht mehr zur Seefahrt verwendet, sondern wieder auseinandergenommen werden.[2]) Offenbar blieb die Seetüchtigkeit der Schiffe hinter gerechten Anforderungen nicht selten zurück.[3]) Zum hansischen Statut wurde trotzdem der Vorschlag von 1412 nicht erhoben. Aber Danzig scheint ihn beachtet zu haben. Es ließ nach den damals vom Hansetag aufgestellten Regeln im 15. Jahrhundert seinen Schiffsbau beaufsichtigen.[4]) Und im 16. Jahrhundert findet sich ihre Befolgung auch in der Praxis anderer hansischer Schiffsbauplätze bezeugt.

Auch gegen Schäden infolge einer Überladung der Fahrzeuge suchte die Hanse ihre Schiffe und Waren zu sichern. Es scheint, daß die Grenze der Belastungsfähigkeit an den hansischen Schiffen des Mittelalters in äußerlich erkennbarer Weise bezeichnet war, daß sie mit einer Tiefladelinie versehen waren, wie z. B. durch obrigkeitliche Verfügung die venetianischen.[5]) Es lag jedoch gar zu nahe, daß ein Schiffer mehr Fracht annahm, als er seinem Schiff zumuten durfte, um mehr Gewinn zu erzielen, und daß andererseits Kaufleute, die ein Schiff zur Befrachtung mieteten, auch soviel Waren als möglich darin fortzuschaffen suchten, es überlasteten.

---

[1]) HR. 2. VII n. 181 § 6, vgl. n. 168 Schluß.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 41, 42, B § 28.

[3]) z. B. in Preußen, vgl. HR. 1. VI n. 77.

[4]) Pardessus, Collection des lois maritimes, III S. 463 § 1.

[5]) Darauf deuten hin HR. 1. VI n. 68 B § 44, HR. 2. III n. 288 § 92, VI n. 356 § 33.

Früh schon hatten sich die Schiffsrechte einzelner Hansestädte, 1407 auch die hansische Ordinanzie gegen dies Verfahren gewandt, und 1412 erklärte sich auch der Lüneburger Hansetag dagegen. Schaden, der durch Überlastung entstand, sollte vom Schiffer allein getragen werden. Aber auch wenn das überladene Schiff ungeschädigt über See kam, sollte es doch die für jede zuviel geladene Last erzielte Fracht verwirkt haben. Von Riga wurde dieser Vorschlag sofort angenommen. Die Hanse selbst erhob ihn zum Statut 1447, und folgende Hansetage haben dieses wiederholt bestätigt und zum Teil erweitert.[1])

Daß bestimmte allgemein gültige Bräuche für die Navigierung sich früh schon in der hansischen Schiffahrt ausgebildet haben, dürfte nicht zu bezweifeln sein. Doch ist darüber auffallend wenig bezeugt. Die für Riga bestimmte Redaktion des hamburgischen Statuts von 1270 und darnach die umgearbeiteten rigischen Statuten setzen die Lichterführung der Schiffe bei Nacht als üblich voraus.[2])

Schon im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts machte die Hanse die Hilfeleistung für in Seenot befindliche und schiffbrüchige andere Fahrzeuge ihren Schiffern und Matrosen zur Pflicht. Eingehende Anweisungen gab sie auch für das Verhalten der Schiffsbesatzung bei Schiffbruch des eigenen Fahrzeugs. Auch über die bei der Bergung einzuhaltende Reihenfolge trafen die städtischen Rechte Bestimmungen. Gar leicht konnte ferner Überlastung den Verlust des Schiffs, wenigstens das Überbordwerfen von Gütern zur Erleichterung desselben in schwerer See nach sich ziehen. Auch dieser Maßregel, dem Seewurf, der Berechnung und Erstattung des dadurch an Waren und Schiffszubehör verursachten Schadens widmeten sie große Aufmerksamkeit. Die Hanse selbst hat für diese Fragen eine gemeinsame Regelung während des Mittelalters nicht versucht. Sie wollte es den Kaufleuten und Schiffern überlassen, für jeden einzelnen

[1]) Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 92 § 23, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 311 § 25, 309 § 13, Lüb. UB. II n. 105 § 33, Napiersky, Quellen usw. S. 125 § 8, 196 § 6, 220 § 67, 233 § 55, Schlyter, Corpus VIII S. 457 § 9, 240 § 45, Feith, Groninger Oldermansbook S. 27 § 12. HR. 1. IV n. 192 § 20, V n. 392 § 26.8, VI n. 68 A § 43, B § 44, 398 § 19, 557 § 23, HR. 2. III n. 288 §§ 33, 82, 92, VI n. 356 § 31, 33; vgl. V n. 263 § 51, VI n. 596 § 23.

[2]) Napiersky, Quellen usw. S. 123 § 2, 194 § 2.

Fall darüber bei Eingehung eines Kontraktverhältnisses Vereinbarungen miteinander zu treffen.[1]) Diese aber versuchten in der Ordinanzie trotzdem eine gleichmäßige Regelung der großen Haverei herzustellen, wobei sie das Berechnungsprinzip des lübischen Rechts nach dem künftigen Verkaufspreis der Waren zur Grundlage nahmen.[2]) Auch über die Behandlung und Verteilung des durch Kollision zugefügten Schadens trafen die verschiedenen Rechte und die Ordinanzie eingehende Bestimmungen.

Zu den Schäden durch die Naturgewalten gesellten sich hinzu die Schäden durch Menschengewalt. Wohl zu keiner Zeit des Mittelalters hat die Seeräuberei im hansischen Verkehrsgebiet ganz geruht. Immer gab es Elemente, die entweder verfestet und flüchtig oder aus reiner Lust an Abenteuern und wildem Leben sich dieser Beschäftigung zuwandten. Vollends blühte der Seeraub in Zeiten innerer und äußerer Unruhen und Kriege der Völker. Auch die Hansestädte zogen bei ihrer Kriegführung im 15. Jahrhundert nach dem Vorbild, das Mecklenburg in seinem Kampf mit Dänemark 1390 gegeben hatte, den Seeraub in ihre Dienste, forderten durch Anschläge an den Kirchentüren zur Kaperei auf, stellten Kaperbriefe gegen den Feind aus, überließen den Ausliegern die von ihnen gemachte Beute ganz oder zur Hälfte u. a. m. Häufig genug vergriffen sich auch die hansischen Auslieger an den Handelsschiffen der Neutralen. Bei allen Mächten aber war die Wiedererlangung derart geraubter Güter immer mit den größten Schwierigkeiten, umständlichen, zeit- und geldraubenden Verhandlungen verknüpft, und diese gewährten stets nur sehr geringe Aussicht auf Erfolg. Ein berufsmäßiges Ausliegerwesen von ganz internationalem Typus entwickelte sich durch die Seekriege im nördlichen und westlichen Europa während des 15. Jahrhunderts. So führten dieselben Männer, die im Dienste Englands die Franzosen bekämpft hatten, ihre Schiffe und Matrosen dann den wendischen Städten für ihren Krieg gegen den skandinavischen Norden zu. So bot später der Orden in Preußen den wendischen Ausliegern Gelegenheit zu weiterer Beschäftigung im Krieg gegen Polen. So traten die Auslieger Danzigs in die Dienste König Christians von Dänemark u. a. m. Ein Hauptherd des Seeraubs war fast zu jeder Zeit die friesische

[1]) HR. 1. V n. 392 § 26.6.

[2]) Schlyter, Corpus, VIII S. 453ff. § 5, 6, 432ff. § 8, 9.

Küste. Deutlich aber zeigt sich, daß die Hansestädte meist ihre Auslieger erheblich besser in der Gewalt hatten, als die anderen Mächte.

Um sich gegen die Seeräuber und in Kriegsfällen gegen die Parteigänger und privilegierten Kaper der Kriegführenden zu schützen, griffen die einzelnen Hansestädte und die Hanse zu verschiedenen Mitteln. Diesem Zweck diente die Ausrüstung der Handelsschiffe mit Schießgeräten, sonstigen Waffen und Mannschaften.[1]) Waren die Verhältnisse zur See besonders bedrohliche, dann empfahlen oder geboten die Städte, wenn sie vorübergehend nicht überhaupt die Schiffahrt einstellten, die Fahrt in Flotten. In Preußen wurden wiederholt Bestimmungen über die Mindestgröße derselben getroffen, sie sollte 1386 8—10, 1393 mindestens 10, 1399 mindestens 20 Schiffe sein.[2]) Tatsächlich aber waren die Flotten häufig viel stärker. Beliebte Punkte der Vereinigung der Schiffe zu Flotten sowie mehrerer Flotten zu einer noch widerstandsfähigeren Masse waren die Weichselmündung, Hela, die Golwitz an der mecklenburgischen Küste, der Sund, das Zwijn, die Baie. Um aber solche Flotte zu einem einheitlichen wirkungsvollen Ganzen zu gestalten, waren noch mancherlei Maßregeln organisatorischen Charakters notwendig. Der Orden in Preußen und seine Städte liebten es, ihre Handelsflotten durch mehrere kriegsmäßig gerüstete und mit Söldnern reichlich bemannte Schiffe, sogenannte Haupt- oder Admiralschiffe, geleiten zu lassen. Darnach wurden die Flotten selbst, wenn es ihre Größe erforderte, in mehrere Admiralschaften eingeteilt. Die Kosten dieser Konvoyschiffe wurden von den durch sie beschirmten Schiffen und Gütern getragen. Ungehorsam während der Reise gegen die Anordnungen der Hauptleute oder Admirale, zu denen von den Städten entweder Schiffer innerhalb der Flotte oder sonst auch Ratsherren ernannt wurden, war mit schwerer Strafe bedroht.[3])

Es war ferner notwendig, sollte die Flottenfahrt wirklich ein Schutz für die Teilnehmer sein, daß nicht einzelne sich nach Belieben unterwegs von der Flotte trennten oder bereits vor Abfahrt

[1]) Vgl. zuvor S. 349 f.

[2]) HR. 1. II n. 254 § 8, 313 § 1, IV n. 124 § 1, 537 § 8, 607 § 2 u. später.

[3]) Zahlreiche Zeugnisse i. d. HR. Über die Tätigkeit Paul Schüttes im Verkehr zwischen Lübeck und Livland während des Krieges um Schleswig vgl. oben Band I S. 248.

dieser oder vor Freigabe der Seefahrt aussegelten. Wiederholt berieten und beschlossen die verschiedenen Städtegruppen Verbote dagegen und bedrohten Zuwiderhandlungen mit Strafen.[1]) Noch besser aber glaubte die Hanse das Bewußtsein enger Zusammengehörigkeit unter den Schiffern jeder Flotte durch die Verfügung zu stärken, daß diese sämtlich vor der Abfahrt dem Rat der Hansestadt oder den Älterleuten des hansischen Kontors, von wo sie ausfuhren, bei den Heiligen schwören sollten, zusammenzuhalten und den erkorenen Hauptleuten zu gehorchen.[2]) Aber auch dies beugte dem Ungehorsam durchaus nicht wirksam vor.[3]) Und so rückte endlich der Hansetag 1447 auch diese Frage unter einen hansischen Gesichtspunkt: Jeder Schiffer, der durch Entfernung von der Flotte Eid, Ehre und Treue verletzt, soll, wenn er nachweislich mit Vorsatz und nicht aus Not so gehandelt hat, der Hanse eine Mark Goldes büßen und dazu ein Jahr lang aus der Hanse ausgeschlossen sein.[4])

Mit der zunehmenden Verbreitung der Flottenfahrt im hansischen Verkehr hing es zum Teil zusammen, daß diejenige Waffe, die von den Städten von Zeit zu Zeit lediglich zur Bekämpfung des Seeraubes im 14. Jahrhundert verwandt war, manchmal sogar im vertragsmäßigen Zusammenwirken mit anderen Mächten, z. B. Dänemark und Flandern, im 15. Jahrhundert mehr und mehr außer Gebrauch kam, die Friedeschiffe. Die Ausrüstung solcher, manchmal in sehr stattlicher Zahl, erfolgte auf gemeinsamen hansischen Beschluß. Sie hatten das Meer und die Küsten abzusuchen, und die Gesamtheit der Städte hatte für die Kosten der Unternehmung einzustehen. Das war aber vielen unbequem, die zur Deckung der Kosten eingeführten Pfundzölle waren sehr unbeliebt, das Mittel erforderte oft recht bedeutende Geldsummen und war, weil die Vorbereitungen viel Zeit wegnahmen, bei augenblicklicher Bedrohung des Seeverkehrs an einem oder dem andern Punkt nicht anwendbar. Hierfür mußte in anderer Weise Abhilfe geschaffen werden. Da suchte sich die Hanse, zuerst 1412, auf andere Weise zu helfen.

---

[1]) HR. 1. I n. 374 § 10, IV n. 124 § 1, 125, 348 § 1, 539 § 3, 608 § 4, VIII n. 953 § 2.

[2]) HR. 1. V n. 198 § 1, vgl. Hans. UB. VI n. 535, Pauli, Lüb. Zustände, III Anhang n. 250.

[3]) HR. 1. V n. 244, 245 § 1, 666 § 8, 670, HR. 2. I n. 405, vgl. 438.

[4]) HR. 2. III n. 288 § 88, vgl. IV n. 196 § 10, 248 § 30.

Auf die Nachricht vom Vorhandensein von Seeräubern sollten die nächstgelegenen Städte zu ihrer Vernichtung Schiffe aussenden, die Kosten derselben ihnen von der Gesamtheit der Städte ersetzt werden. Niemand durfte bei Todesstrafe den Seeräubern Vorschub und Hilfe leisten mit Waffen, Lebensmitteln u. a.[1]) Das Verhalten der Handels- und Friedeschiffe und der Seeräuber gegeneinander trug den Stempel schonungslosen und erbittertsten Hasses. Gnade hatten die Besiegten nicht zu erwarten. Sie pflegten von den Siegern kurzerhand über Bord geworfen zu werden.[2]) Gefangene Seeräuber wurden oft auch nach dem nächsten hansischen oder Heimatshafen der Sieger geschafft, dort dem Scharfrichter überantwortet und ihre Köpfe am Gestade auf Stangen aufgepflanzt.

Wenn Handelsschiffe sich gütlich mit Seeräubern einigten, wenn es ihnen gelang, Kampf und Plünderung abzukaufen, so wurde dies wie große Haverei behandelt: das Schiff und die übrigbleibenden Waren hatten nach Verhältnis den Schaden zu tragen; wenn jedoch die Räuber Güter aus einem Schiff gewaltsam wegnahmen, waren die übrigbleibenden zum Ersatz nicht verpflichtet. Das galt um die Mitte des 15. Jahrhunderts in der hansischen Kaufmannschaft im Westen als ein „fundament van den waterrecht".[3]) Auch die Hanse nahm Stellung zu dieser Frage. Den Räubern sollte die Nutzbarmachung des Raubes möglichst erschwert, den Geschädigten die Wiedererlangung ihrer Waren erleichtert werden. Von den fremden Mächten erwarb sie dementsprechende Zugeständnisse. Die hansische Kaufmannschaft bezeichnete es sogar einmal als das beste Recht, das sie in England und in Flandern habe, daß jedermann die mit seiner Handelsmarke gezeichneten Waren dort anhalten und auf dem Rechtswege mit Hilfe der ausländischen Behörden wieder erlangen könne.[4]) Dieser Grundsatz war wohl allgemein verbreitet auch in den Hansestädten selbst.[5])

[1]) HR. 1. V n. 139 § 1, 140 § 2, 141, 142, 185 § 5, VI n. 68 A § 10, B § 34, darnach die Bursprache Rigas, Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 65. HR. 1. VI n. 50 § 8, 9, 68 A § 47, 397 § 113, 398 § 15, 20, 557 § 19, 24, HR. 2. III n. 288 § 34.

[2]) Vgl. HR. 1. II n. 300, 345 § 26.

[3]) Hans. UB. VIII S. 78 Anm. 1 § 1, 2, übergegangen ins hamb. Stadtrecht von 1497, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. S. 320 § 50.

[4]) Hans. UB. VIII S. 78 Anm. 1 § 3, vgl. III n. 497 § 44 b, HR. 2. VII n. 488 § 19.

[5]) Hans. UB. VIII n. 631.

Den Ankauf, die Aneignung und Hegung geraubter Güter verbot die Hanse 1365 und 1366, wie es bereits die gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute 1287 getan hatte.[1]) Die Zeit der mecklenburgischen Vitalienbrüder im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts, des friesisch-holländischen Seeraubes in den ersten des 15. und des holsteinischen in den folgenden Jahrzehnten belebten den Handel mit Raubgütern beträchtlich. In den Klipphäfen und den kleinen Landstädten saßen die Heger und Hehler derselben, an den Landstraßen waren es die Inhaber der Krüge. Bis auf die Märkte der Hansestädte erstreckte sich der Schleichhandel, hansische Kaufleute beteiligten sich daran. Die Versammlungen zu Hamburg 1410 und Lüneburg 1412 schufen das grundlegende Statut zur Bekämpfung dieses Unwesens. Wer wissentlich in einer Hansestadt mit Raubgut Handel treibt, soll als Dieb am Leben gestraft werden. Das Gut selbst soll unter allen Umständen, auch wenn der Betreffende selbdritt sich von der Anklage des wissentlichen Vertriebes reinigt, halb der Hanse, halb der richtenden Stadt verfallen sein. Die Hansetage 1418 und 1447 führten dies Statut zum Teil noch weiter aus und die der Jahre 1470 und 1487 bestätigten es.[2])

Über die Behandlung geraubter Güter, die den Seeräubern durch Kampf abgenommen wurden, gingen die Ansichten der verschiedenen hansischen Seestädte, so Stralsunds, Hamburgs und der preußischen Städte, lange auseinander.[3]) Erst nach dem Vorschlag des Lüneburger Hansetages 1412 erhob die Hanse 1417 und 1418 zum Statut, daß die Hälfte solcher Güter den Eigentümern zurückgegeben werden sollte, wenn dieselben durch eine Unternehmung privaten Charakters erlangt seien, unverkürzt dagegen, wenn Friedeschiffe in hansischem Dienst sie gewonnen hätten. Der Hansetag

---

[1]) Hans. UB. I n. 1024, HR. 1. I n. 356 § 10, 374 § 12, 375, 376 § 16, 22, 378, Hans. UB. IV n. 330, 1087, auch n. 755 § 3.

[2]) HR. 1. V n. 705 § 2, VI n. 44 § 10, 50 § 11, 68A § 9, 70 § 9. Aufnahme in die lüb. Bursprache vgl. HR. 2. III n. 723 § 9, Hans. UB. VIII n. 270, in die rigische Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 64. — HR. 1. VI n. 397 §§ 109, 112, 398 § 14, 556 § 39, 557 § 25, HR. 2. III n. 288 § 40 (wörtlich übernommen ins Statutenbuch des Lond. Kontors, Lappenberg, Stalhof, 2. Abt. S. 123 § 60), § 90, 319 § 12, VI n. 356 § 28, HR. 3. II S. 166 § 264.

[3]) HR. 1. IV n. 290 § 6, V n. 31 § 1, 36 § 4, 54, 57 § 3, 73, 74 § 11, 109, 118 § 7.

1447 erneuerte dies Statut, auf das man sich als das „buterecht“ berief.[1])

Nicht endende Mühe verwandten die Städte einzeln oder in Gruppen oder als Gesamtheit auf einem dem besprochenen naheliegenden Gebiet, in der Fürsorge zur Bewahrung schiffbrüchiger, seetriftiger und an den Strand geworfener Güter zu Händen der Eigentümer sowie in der Bekämpfung des Strandrechtes, das von den Herren und der Bevölkerung der Küsten allüberall geltend gemacht wurde. Zahllos sind die Verträge, Vorstellungen, Reklamationen, Erlasse, durch welche die Städte sich bemühten, das Strandrecht als Strandraub zu stempeln und von den Inhabern des Strandes den Verzicht darauf zu erlangen. Selbst Kaiser und Papst wußten sie für den Erlaß ihnen günstiger Verfügungen zu gewinnen.[2]) Sie erlangten nun zwar trotz aller Anstrengungen nicht das, was ihr Kontor zu Brügge einmal als das Ziel hinstellte: „dat de zeestrand alumme mochte vry werden“.[3]) Manche Mächte, besonders Dänemark, waren nicht geneigt, auf die Einnahme zu verzichten, welche die Krone durch die Aneignung der schiffbrüchigen Güter hatte.[4]) Im allgemeinen aber setzten die Städte doch überall im Laufe der Zeit durch, daß das Recht der bisherigen Besitzer auf ihre gestrandeten und andere Güter von seiten der Mächte anerkannt wurde.[5]) Und eine gewisse Regelung wußten sie auch für die andere große Streitfrage zu erwirken, daß die Kaufleute bei der Bergung ihrer Güter von den Anwohnern nicht gehindert werden und diesen, wenn sie dieselben zur Hilfeleistung dabei gewinnen wollten, nur einen bestimmten verhältnismäßigen Arbeitslohn dafür zahlen sollten. Ankauf und Aneignung von schiffbrüchigen, seetriftigen und gestrandeten Gütern aber behandelte die Hanse nach denselben Vorschriften, die sie für geraubte Güter erließ.[6])

---

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 47, B § 32, 33, 398 § 20, 557 § 24, VII n. 535, 609 § 7, HR. 2. III n. 288 § 34.

[2]) Hans. UB. VI n. 6, 7, 9, 17, vgl. HR. 1. VI S. 144 Anm. 1, n. 192, 337 § 23.1. Beachtenswert Hans. UB. VI n. 531.

[3]) HR. 1. VI n. 400 § 20.

[4]) So König Erichs Erklärung HR. 1. VIII n. 1154 § 3.

[5]) Vgl. für Norwegen HR. 1. II n. 43 § 1, 2, für das Ordensland HR. 2. I n. 167 § 2, die hans. Privil. in Flandern HR. 1. IV n. 39 § 3, Hans. UB. V n. 9 § 5, das rigische Recht Napiersky, Quellen usw., S. 198 § 13.

[6]) Vgl. bereits Hans. UB. I n. 1024; Napiersky, Quellen usw., S. 198 § 13,

Erheblich vermehrt wurden die Schädigungen der hansischen Schiffahrt in Kriegszeiten, gleichviel ob die Hansestädte darin Partei oder neutral waren. Gern vergrößerten die kriegführenden Mächte ihren Schiffsbestand durch die erzwungene Einreihung neutraler Schiffe in ihre Flotten. Sie behaupteten, dazu nach altem Herkommen völlig befugt zu sein. Sie stellten sogar bei der Bewilligung von Privilegien, so Frankreich den Hansen 1295, Dänemark den Holländern 1454, die Bedingung, sich nach Bedürfnis, jedoch gegen angemessene Vergütung ihrer Schiffe bedienen zu dürfen.[1]) Aber die Vergütung, die gewöhnlich die Form einer Mietung des Schiffes hatte, wurde in nur allzu häufigen Fällen hernach nicht gezahlt und ebensowenig die versprochene Entschädigung für etwaige Wertminderung oder Verlust des Schiffes geleistet. Diese Schäden kamen zu allen anderen noch hinzu, welche die Arrestierten durch Fahrt- und Transportunterbrechung, Verschlechterung oder Verlust der Waren erlitten. Noch viel weiter reichende Folgen aber konnte dies System haben. Denn die Spanier nahmen 1419 die so erzwungene Teilnahme hansischer Schiffe an einem Kampf der englischen Flotte gegen ihre eigne zum Anlaß, um gegen die Hanse selbst Feindseligkeiten zu beginnen.[2])

Eine Hauptquelle der Schädigungen Neutraler in Kriegen war aber der Anspruch der kriegführenden Mächte auf Einstellung ihres Verkehrs mit dem Feinde, der Anspruch der Neutralen auf Freiheit ihres Verkehrs mit jedermann.[3]) Die Führung feindlicher Güter hat, wie der Verkehr mit den feindlichen Mächten, immer wieder zum Verlust zahlreicher hansischer Schiffe und selbst Handelsflotten geführt. Waren jedoch die Hansestädte selbst kriegführende Partei, so stellten sie genau dieselben Anforderungen an die Neutralen und vermochten denselben vermöge ihrer kommerziellen und maritimen Übermacht meist einen erheblich zwingenderen Nachdruck zu geben, als andere Mächte.

Hamb. Stadtrecht 1497 Lappenberg, Rechtsaltert. S. 317 § 45, dazu die schon früher unter Raubgut verzeichneten Stellen der HR.

[1]) Hans. UB. I n. 1173, VIII n. 377, vgl. HR. 2. IV n. 467, Hans. UB. IX n. 175.

[2]) Vgl. Band I S. 455f.

[3]) Vgl. HR. 1. III n. 198 § 6, vgl. mit II n. 345 § 26.

c) Die hansische Seeschiffahrtspolitik.

Es ist verständlich, daß die Hanse der Städte alsbald nach ihrem endgültigen Eintreten in die Geschichte wie auf anderen Gebieten so auch gegenüber der allgemeinen Seeschiffahrt im nördlichen Europa bestimmte Bestrebungen entwickelte. Dieselben entsprangen dem gleichen monopolistischen Geiste, wie die ähnlichen Bemühungen anderer mittelalterlicher und nachmittelalterlicher Seemächte. Sie bezweckten den Zustand tatsächlich ganz oder großenteils erreichter Verdrängung der Nichthansen aus der Seeschiffahrt festzuhalten, ihren eigenen Angehörigen im Wege allgemeingültiger Gesetzgebung bei der Bekämpfung der Fremden noch wirksamere Unterstützung zu leisten.

Auch die Nichthansen sollten im Bereich des hansischen Gebiets der in der Hanse üblichen Einstellung der Schiffahrt in den Wintermonaten sich anschließen. Schon der erste hansische Vorschlag über die allgemeine Einstellung der Winterschiffahrt 1391 gedachte auch sie dazu zu nötigen. Die Schiffahrtsordonnanz 1403 bedrohte die nichthansischen Schiffe, die im Winter Hansestädte aufsuchten, mit halbjährigem Ladeverbot und untersagte Bürgern wie Gästen in den Hansestädten den Ankauf der im Winter dorthin kommenden Schiffe und Güter bei Strafe der Konfiskation.[1]) Rücksichten auf den Handel waren es auch, welche die Hanse andererseits die Schiffahrt vom Zwijn und von England aus in westlicher Richtung, also vornehmlich nach der Baie, und umgekehrt aus dem Westen nach dem Osten während der Wintermonate gestatten ließen. Nur durften die Schiffe auf der Rückfahrt beim Anlaufen des Zwijn ihre Ladung nicht verändern.[2])

Mit der Einstellung der Winterschiffahrt überhaupt aber waren die preußischen Städte nicht zufrieden, verlangten 1405 die Aufhebung der Ordonnanz, beobachteten dieselbe nicht streng.[3]) In der dann folgenden Zeit der allgemeinen Verwirrung im Bunde kümmerten sich auch andere nicht um das Verbot. Erst die Hansetage 1417 und 1418 gaben den dringenden Vorstellungen des Brügger Kontors nach, das die Wiederherstellung der Schiffahrtsordonnanz für „dat profitelikeste punt" erklärte, und erneuerten

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 22, V n. 128 § 1.6, Hans. UB. V n. 600 § 5.
[2]) HR. 1. V n. 185 § 9, 222, 225 § 7, Hans. UB. V n. 645.
[3]) HR. 1. V n. 247 § 10, 255 § 5, 392 § 26.1, 705 § 5.

dieselbe im Zusammenhang mit den anderen damals kodifizierten Statuten.[1])

Gegen die Durchführung dieser Ordonnanz aber erhob sich nun eine heftige Bewegung innerhalb der hansischen Kaufmannskreise selbst. Anscheinend nicht wenige verzichteten auf die Zugehörigkeit zur Hanse, befrachteten nichthansische Schiffe nach dem Osten, nach Hamburg. Das Brügger Kontor rief die Hanse 1426 um Hilfe dagegen an, „dat de Vlamynge unde andere buten der hensze de handelinge der copenschop ostward nicht ene krygen", hielt als Gegengewicht zum mindesten für nötig, den Hansen die Verschiffung von Ventegütern während des Winters zu gestatten. Die Vorstellungen des Kontors rüttelten die Hanse auf, ließen die Seestädte schärfer auf die Beobachtung der Ordonnanz sehen. Doch hatte das Kontor auch später über das Verhalten von Hamburg zu klagen. Im Sommer 1426 beschlossen die Städtegruppen der Ostsee nebst Hamburg im Beisein von Boten des Kontors ernstlich, auch von den Holländern und Seeländern sowie von den Leden Flanderns die Befolgung ihrer Schiffahrtsordonnanz zu verlangen.[2])

Der Hansetag 1434 erneuerte abermals das Statut und bedrohte insbesondere die Holländer mit Maßregeln bei Übertretung desselben. Die Proteste dieser wurden 1442, 1447, 1461 und 1470 von der Hanse damit beantwortet, daß sie ihre Bestimmungen voll und ganz aufrecht hielt.[3])

Für die Durchführung der hansischen Politik der Winterlage, die klimatischen Gründen entsprang, waren nach dieser Richtung die kommerziellen Verhältnisse bestimmend. Die Nichthansen mußten zum Anschluß an dieselbe genötigt werden, sollten nicht die hansischen Statuten zum Nachteil der Hanse ihnen Vorschub leisten.

Viele Mühe gab sich die Hanse, um den Nichthansen die Mittel zu einer Konkurrenz mit ihrer eigenen Schiffahrt, das not-

---

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 40, 400 § 15, 396a § 2, 397 § 33—35, 398 § 21 bis 23, 557 § 26—28, vgl. VII n. 99. Das Groninger Oldermansboek, hg. von Feith, verfügt S. 11 § 15, daß Schiffspartnerschaften nur während der Zeit der Winterlage, zwischen dem 11. November und 22. Februar, gelöst werden durften, wenn also der Betrieb der Seeschiffahrt nicht dadurch gestört wurde.

[2]) HR. 1. VII n. 438, 576, VIII n. 17, 24, 25, S. 12 Anm. 1, n. 59 § 17, 63, 67, 126 § 7, Hans. UB. VI n. 766, 770.

[3]) HR. 2. I n. 321 § 13, II n. 144 § 5, 608 § 14, 616, vgl. 587 § 21, 588 § 12, 589 § 3, 641 § 2; III n. 288 § 35—37, V n. 121 § 5, VI n. 356 § 37—39.

wendige Schiffsmaterial, vorzuenthalten. Der Absatz hansischer Schiffe an Nichthansen, der Bau solcher für ihre Rechnung in Hansestädten hatten offenbar in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in engem Zusammenhang mit dem ersten kräftigen Aufschwung des holländischen und englischen Verkehrs nach der Ostsee nicht unbeträchtlich zugenommen.[1]) Auch in dieser Frage der hansischen Schiffahrtspolitik war der Hansetag zu Lüneburg 1412 bahnbrechend. Von Ostern 1413 ab verbot er den Verkauf von Schiffen durch Hansen an Nichthansen bei Strafe des Verlustes der Kaufsumme. Nicht einmal Anteile hansischer Schiffe sollten mehr im Besitz von Nichthansen sein. Jede Hansestadt mit Seeschiffsbau sollte von denen, die dort Schiffe kauften oder ausführten, Bürgschaft fordern, daß sie dieselben nicht an Außenhansen verkauften.[2])

Noch 1389 hatte die Hanse die Kapitalbeteiligung von Nichthansen an ihrer Reederei im Hinblick auf die Holländer ausdrücklich für erlaubt erklärt.[3]) Diese war überhaupt nichts Seltenes. Der große Hansetag 1418 nahm den Erlaß seines Vorgängers von 1412 wieder auf, dessen Satzungen in der allgemeinen Auflösung des hansischen Lebens nicht zur Geltung gekommen waren. Binnen Jahresfrist sollten alle Verhältnisse gemeinsamen Schiffsbesitzes zwischen Hansen und Nichthansen bei Strafe von 2 M. Goldes gelöst werden.[4]) Dagegen frischte er das Verbot des Schiffsverkaufs nicht auf. Er scheute sich anscheinend, den drohenden Widerstand derjenigen Plätze, die aus dem Bau von Schiffen für Rechnung Fremder und aus dem Absatz solcher an Fremde großen Vorteil zogen, namentlich Danzigs, herauszufordern.

In Danzig aber verzichtete man auch auf die gemeinschaftliche Reederei nicht. Das Brügger Kontor machte 1423 der Hanse eindringliche Vorstellungen wegen der zahlreichen Verkäufe neuer Schiffe an Fläminger[5]) und begehrte, daß die Hanse solche an Nichthansen unter allen Umständen verbiete, „anders dan de nicht ene dogen by der ze to varende.“ Jedoch die Hanse blieb zurückhaltend. Zwar das Verbot der Reedereigemeinschaft mit Nichthansen

[1]) Vgl. zum folgenden auch Stein, Beiträge usw. S. 124ff., 136f., Baasch, Seeschiffsbau und Schiffsbaupolitik, S. 3ff.

[2]) HR. I. VI n. 68A § 48, B § 29.

[3]) HR. I. III n. 425 § 8.

[4]) HR. I. VI n. 557 § 32.

[5]) Die Gründe vgl. Band I, S. 365.

wurde bekräftigt. Aber erst auf erneute Klagen des Brügger Kontors beschloß die Versammlung zu Lübeck im Sommer 1426, dem Hochmeister und seinen Städten wegen des dort für den Absatz im Westen betriebenen Schiffsbaus Vorstellungen zu machen.[1]) Erfolg aber hatte dieser Schritt, wenn er ausgeführt wurde, nicht.

Darum entschloß sich endlich der Hansetag 1434, mit einem neuen Statut dagegen vorzugehen. Er erneuerte das Verbot gemeinsamen Eigentums von Hansen und Nichthansen an Seeschiffen und verschärfte die Strafbestimmungen dieses Statuts. Jeder Schiffer sollte bei der ersten Reise der Stadt, wo er das Schiff gekauft oder ausgerüstet hatte, oder den Kontoren zu Brügge oder London die Namen der Reeder desselben angeben und von diesen Behörden sich darüber Bescheinigung ausstellen lassen. Falsche Angaben über die Partnerschaften bedrohte die Hanse mit Todesstrafe.[2]) Wurden diese Verfügungen befolgt, so mußten sie zwingende Wirkung haben.

Zugleich ging derselbe Hansetag endlich auf längst vom Kontor zu Brügge getane Vorschläge ein. Er verbot allen Hansestädten, die Erbauung von Schiffen für Rechnung von Nichthansen zu gestatten, bei Strafe von 10 M. Goldes. Neugebaute hansische Schiffe sollten erst nach mindestens einjährigem Besitz von ihren hansischen Eigentümern an Nichthansen verkauft werden dürfen.[3]) Diese Frist war wohl deshalb so kurz bemessen, um die preußischen Städte einer Annahme dieser Bestimmungen überhaupt geneigter zu machen. Jedoch Danzig versagte seine Zustimmung und begründete dies mit der politischen Lage, seinem Verhältnis zur Landesherrschaft und Ritterschaft, sowie der geteilten Auffassung, die innerhalb seiner eigenen Bürgerschaft dem hansischen Statut gegenüber bestehe. Die Hanse mußte hier von vornherein auf die Durchführung desselben verzichten. 1436 setzte sie ausdrücklich für Danzig das Verbot der Schiffsverkäufe außer Kraft. Allerdings widerstrebten wichtige Teile der Bevölkerung Danzigs dem Statut. Aber auch die Ordensherrschaft selbst wollte von einer Beschränkung ihrer Selbstherrlichkeit durch hansische Verordnungen nichts wissen.[4])

---

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 8, 24, 25, VIII n. 59 § 9, 10.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 14, 20.

[3]) HR. 2. I n. 321 § 29, 30.

[4]) HR. 2. I n. 393 § 5, 394 § 4, 403, 404, 437, 533 § 5, 563, 595, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268.

Als jedoch das Ordensland und Danzig mit den Holländern im wendisch-holländischen Kriege so böse Erfahrungen machten,[1] gelang es Danzig, unter Benutzung der bestehenden Erregung, den Hochmeister und seine eigene Bürgerschaft 1440 zum Erlaß eines gemeinsamen Verbotes des Schiffsverkaufes an Auswärtige überhaupt zu bewegen. Auch die Engländer und Polen fühlten sich dadurch betroffen. Aber auch gegen die nichtpreußischen Hansen richtete es sich.[2] Den Preußen war durch das Verhalten der Holländer klar geworden, daß die Vergrößerung des ausländischen Schiffsmaterials, die zu einem nicht unbeträchtlichen Teil durch ihren eigenen Schiffsbau bewirkt war, sich unter Umständen auch gegen sie selbst kehren konnte. Im Januar 1441 beschlossen die Stände Preußens, daß nur Landeseingeborenen der Bau von Schiffen gestattet und daß ihr Verkauf verboten sein sollte, ehe sie gänzlich verbraucht seien. Die preußischen Boten, die bald darauf zu den Friedensverhandlungen nach Kopenhagen zogen, wurden angewiesen, der Hanse wie Holland gegenüber an diesen Verfügungen festzuhalten.[3])

Insoweit sich die preußischen Beschlüsse gegen die Nichthansen richteten, konnten sie der Hanse nur erwünscht sein. Im März 1441 schon machte sie dieselben zu den ihrigen. In jeder Stadt sollte der Schiffsbau den Bürgern derselben oder den Untertanen ihres Herrn vorbehalten sein. Doch suchte sie einer für die Hansen ungünstigen Wirkung der preußischen Verordnung durch die Zusatzbestimmung vorzubeugen, daß Bürgern von Hansestädten der Ankauf hansischer Schiffe zu keiner Zeit und an keinem Orte verwehrt sein sollte.[4] Gleichzeitig erneuerte sie und wieder schon 1442 das Verbot der Schiffspartnerschaft mit Nichthansen, dessen Befolgung inzwischen keineswegs so vollständig gewesen war, als sie wünschen mußte.[5]

In Preußen selbst schlug die Haltung bald wieder um. Auf

---

1) Vgl. Band I S. 291.

2) HR. 2. II n. 387, vgl. n. 380 § 7, 644 § 9.

3) HR. 2. II n. 421 § 4, 434 § 25.

4) HR. 2. II n. 439 § 22, 515 § 10.

5) HR. 2. II n. 439 § 29, 608 § 15, Stein, Beiträge usw., S. 126 Anm. 4, HR. 2. II n. 76 § 11 Antwort. Vgl. den Fall das. I n. 522: ein hans. Kaufmann im Westen nahm die Strafe von 3 M. Gold gern auf sich, da er beim Verkauf seines Schiffes viel mehr verdiente.

dem Ständetag zu Elbing mußten die Städte im November 1441 dem Druck der vereinigten anderen Stände und der Ordensherren weichen, die auch den Hochmeister für ihre Forderungen gewannen. Der Ankauf von Schiffen in Preußen sollte künftig jedermann, Hansen und Nichthansen, wieder freistehen, bis man erkenne, daß Preußen dadurch Schaden nehme. Den Anstoß zu diesem Beschluß gab wahrscheinlich der Umstand, daß der frühere den Holländern gegenüber im Kopenhagener Frieden nicht aufrecht erhalten worden war.[1])

Trotzdem scheint in aller Stille Danzig den Ankauf und Bau von Schiffen den Nichthansen weiter verwehrt zu haben. Die preußische Landesordnung 1445 griff dann auf die Verordnung der Stände vom Januar 1441 zurück. Doch behielt sich der Hochmeister vor, daß er sich in bestimmten Fällen nicht daran zu binden brauche. Der Gemeinde Danzigs sollte sie verheimlicht werden.[2])

Auch dieser Beschluß stellte also die Hansen, die nicht Ordensuntertanen waren, mit den Nichthansen auf die gleiche Stufe der Behandlung. Die Hanse benutzte die günstige Gelegenheit alsbald, um auf ihre Politik zurückzukommen. Sie erneuerte 1447 die Verfügung von 1434 über die Verpflichtung der hansischen Schiffer zur Nachweisung ihrer Reeder und bekräftigte das Statut von 1441 gegen den Bau und Ankauf von Schiffen.[3]) Der Hochmeister genehmigte dieses jedoch nur für zwei Jahre bis Pfingsten 1450 und unbeschadet seines Ordens Herrlichkeit.[4]) Demgemäß gestattete er schon Ende 1448 den Holländern bis 1450 den Ankauf von zehn großen Schiffen in Preußen. Die Beschwerden der Engländer über das Gesetz dagegen lehnte er kurz ab.[5]) Und in hansischem Sinne war es, wenn er 1452 in Übereinstimmung mit seinen Städten unter

---

[1]) HR. 2. II S. 449 Anm. 1. Bestehen blieb das Verbot des Verkaufes preußischer Schiffe an Polen. Dies ging aber die Hanse nichts an, das. n. 527 § 19—21.

[2]) Töppen, Akten, II n. 410 § 39, vgl. HR. 2. III n. 241 § 4, VII n. 482 § 7; III n. 308 § 1, Livl. UB. X n. 292 § 3.

[3]) HR. 2. III n. 288 § 63, 81.

[4]) HR. 2. III n. 317 Schluß, 318 § 4, 319 § 6, Töppen, Akten, III n. 27 S. 59.

[5]) Livl. UB. X n. 515 § 6, vgl. oben Band I S. 428; HR. 2. VII n. 486 § 14, vgl. III n. 694 § 9, Baasch, Seeschiffbau usw. S. 6.

erschwerenden Bestimmungen den Verkauf preußischer Schiffe an Nichthansen vor eingetretener Seeuntüchtigkeit zu unterdrücken suchte.[1])

Durch diese Politik ihrer Stadt fühlten sich die Danziger Schiffsbauer in ihrem Erwerb stark beeinträchtigt. Sie grollten dem Rat und der Hanse und suchten die immer schärfer werdende Spannung zwischen dem Hochmeister und dem preußischen Bunde durch Anschluß an jenen sich zu nutze zu machen. Auch gegen die Hanse suchten sie sein landesherrliches Selbstgefühl aufzustacheln. Sie sprachen ihm ihre Zuversicht aus, „dat dy gemeynen henszestete euwir gnaden landt nicht regiren dorffen, wente euwir gnade is dys landes eyn herre".[2]) Die Ankerschmiede und andere Gewerbe schlossen sich der Bewegung der Schiffsbauer gegen die Ratspolitik an. Der Danziger Komtur unterstützte ihre Wünsche. Der Hochmeister setzte das hansische Statut, das also nach 1450 stillschweigend beibehalten war, außer Kraft und gestattete den Danzigern Schiffsbauern, ihr Geschäft für jedermann, Hansen und Nichthansen, zu betreiben.[3])

Der Ausbruch des Ordenskrieges machte seit 1454 die Befolgung oder Nichtbefolgung der schiffahrtspolitischen Statuten der Hanse in Danzig für viele Jahre ziemlich gegenstandslos. Er beraubte die Schiffsbauer des Rückhaltes am Orden. Wenn Willküren Danzigs jedoch im Verlauf desselben 1457 und 1463 den Bau von Schiffen zum Verkauf nach auswärts verboten und ihn überhaupt nur Bürgern gestatteten,[4]) so war der Grund hierfür der, sich für den Kampf mit dem Orden und Amsterdam nicht der Schiffe zu entäußern zum Vorteil der Feinde. Denn die politischen Verhältnisse mußten Danzig im übrigen Rücksichtnahme auf die Wünsche seiner Schiffsbauer und der mit ihnen zusammenhängenden Interessengruppen nahelegen.

Die Hanse wandte sich einer erneuten Prüfung der Hauptgrundsätze ihrer Schiffahrtspolitik erst 1470 wieder zu. Wie schon 1461, bekräftigte der Hansetag nun mit Nachdruck das Verbot des gemeinsamen Schiffsbesitzes und das Statut von 1447 über Schiffsbau

[1]) HR. 2. IV n. 78 § 2.

[2]) Hans. UB. VIII n. 225 u. S. 169 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 240, Script.. rer. Pruss. IV S. 503 Anm. 1, HR. 2. IV n. 167, 196 § 8, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268.

[4]) Pardessus, Collect. usw. III S. 468, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 197

und Verkauf.[1]) Aber einerseits scheinen Deventer und Zwolle abgeneigt gewesen zu sein, sich diesem anzuschließen, andererseits wurde es von Danzig und wohl auch Königsberg nicht befolgt. Danzig war frei geworden von seiner alten Landesherrschaft und in Wahrheit unabhängig durch den Anschluß an Polen. Es bedurfte nun nicht mehr des Rückhaltes an der Hanse gegen jene. Sich jetzt noch den schiffahrtspolitischen Statuten der Hanse unterzuordnen, wenn dadurch wichtige und höchst entwickelungsfähige Berufe seiner Bürgerschaft litten und andererseits der Stadt kein Vorteil erwuchs, erschien nicht mehr zeitgemäß.[2])

Als der Hansetag 1476 auf Antrieb des Brügger Kontors von Danzig die Anerkennung des Schiffsbauverbots begehrte, entgegnete Danzig sehr bestimmt, daß es sich um dasselbe nicht mehr kümmere, da es nicht Lust habe, allein darunter zu leiden. Es suchte der Hanse außerdem klarzumachen, daß die durch das Statut beabsichtigte Unterdrückung der holländischen Konkurrenz ihren Zweck verfehle, denn die Holländer ließen gut ebensoviel Schiffe im eigenen Lande als auswärts bauen. Und Danzig beharrte bei seinem Standpunkt, Thorn und Elbing schlossen sich seiner Auffassung an.[3])

Nur sehr vorübergehend waren die Versuche, die Hansestädte in der Behandlung der Schiffsbau- und Schiffsankaufsfrage zu vereinigen, im 15. Jahrhundert von Erfolg gewesen. Die hansischen Bestrebungen, die vom Brügger Kontor und von den wendischen Städten vertreten wurden, scheiterten am Widerstand des Ordens, dann Danzigs. Auch die Klagen über mannigfache Nichtbefolgung des Verbotes gemeinsamen Schiffsbesitzes dauerten trotz wiederholter Erneuerung desselben fort.[4]) Aber wie dieses Verbot Aufnahme fand z. B. in die Bursprache Rigas, so gingen auch jene Statuten in die Bursprachen verschiedener Hansestädte über und wurden den Bürgern derselben dadurch in beständiger Erinnerung gehalten.[5]) Dabei gab jedoch das betreffende hansische Statut oft wohl nur die

[1]) HR. 2. VI n. 356 §§ 17, 32, 73, vgl. V n. 121 § 14, Hans. UB. VIII n. 185.

[2]) HR. 2. VI n. 547.

[3]) HR. 2. VII n. 338 §§ 189.6, 190.6, 367, 379, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 7.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 189.3, 190.3, HR. 3. II S. 166 § 263.

[5]) Napiersky, Quellen usw., S. 236 Anm. 5, 6, für Lübeck vgl. Baasch Seeschiffbau usw., S. 44.

gemeinsame Grundlage ab, nach der die verschiedenen Städte individuell ihre Verbote faßten, manche schärfer, manche milder als die hansischen Satzungen. Die kundige Rolle in Bremen verbot den Bürgern 1450 und 1489, Fremden die Erbauung von See- und Flußschiffen überhaupt zu gestatten. In Hamburg gebot der Bürgerrezeß von 1483 den Schiffsbauern, nur an Mitglieder der Hanse Schiffe zu verkaufen, während der von 1529 die Erbauung von Schiffen für Fremde in jedem einzelnen Falle von der Genehmigung des Rates abhängig machte.[1])

Auch die Frage, nach Verlauf wie langer Zeit hansische Schiffe an das Ausland veräußert werden durften, wurde von den verschiedenen Städten verschieden beantwortet. Nach der Forderung der Hanse von 1434 sollten sie ein Jahr lang von Hansen gefahren sein, nach späteren Erlassen bis zur eingetretenen Seeuntüchtigkeit. Das war aber ein schwankender Begriff. Einzelne Hansestädte setzten daher an dessen Stelle eine bestimmte Frist von Jahren. Lübeck verlangte eine Heimatszugehörigkeit dort gebauter Schiffe von acht Jahren, Bremen 1450 von drei, 1489 von sechs Jahren, letzteres auch Wismar und Stralsund und seit 1556 auf Bitte seiner Kaufmannschaft Stettin. Elbing forderte wenigstens im 16. Jahrhundert zehn Jahre. In Rostock, das ursprünglich den Verkauf von Schiffen überhaupt nicht gestattet zu haben scheint, bestand im 16. Jahrhundert eine fünfjährige Frist.[2])

Diesen verschiedenen Bestrebungen der Hanse, die nichthansische Schiffahrt um ihrer selbst und nicht um des damit verbundenen Handels willen zu bekämpfen, stehen am nächsten die, welche die Befrachtung nichthansischer Schiffe durch hansische Kaufleute unterdrücken wollten. Jene wollten der Vermehrung des nichthansischen Schiffsbestandes möglichst entgegenarbeiten, diese sollten der ausländischen Reederei den Gewinn aus Frachtgeschäften für den hansischen Handel vorenthalten und diesen selbst nötigen, sich ausschließlich hansischer Schiffe zu bedienen, wie es um 1350 üblich gewesen war.

[1]) Ölrichs, Slg. von Ges.büchern Bremens usw., S. 737 § 107, S. 690 § 138, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 9.

[2]) Vgl. Wehrmann, Zunftrollen, S. 405, Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw., S. 737 § 108, S. 690 § 139, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 45, 54, 62, 63, 137, 141, 146f., 165, 209.

Noch die hansische Handelssperre gegen Flandern gestattete 1389 den hansischen Kaufleuten im Osten die Verfrachtung ihrer Waren in holländische und seeländische Schiffe zum Transport an den interimistischen Stapelplatz Dordrecht.[1]) Und in der Frachtfahrt mit Salz für hansische Rechnung war im Zusammenhang mit dem schnellen Aufschwung dieses Geschäftszweiges in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts der Anteil der Holländer auffallend gewachsen.[2])

Da verbot auf Anregung Revals das Kontor zu Brügge 1402 allgemein die Verfrachtung anderer als der von alters üblich gewesenen Schiffe nach Livland. Reval war wegen des zunehmenden Erscheinens flämischer Kaufleute und Schiffe besorgt geworden.[3]) Die Hanse nahm die hierdurch eingeleitete Politik jedoch zunächst nicht auf. Das Kontor ging allein, beunruhigt durch die fortgesetzt zunehmende Verwendung nichthansischer Schiffe im Verkehr nach dem Osten, einen Schritt weiter. Am 13. Januar 1423 verbot es den hansischen Kaufleuten im Westen die Befrachtung von Schiffen der Fläminger, Holländer, Seeländer, der damals noch nichthansischen Kampener und anderer Nichthansen nach dem Osten überhaupt, sowie das Löschen und Laden solcher dort.[4])

Zwei Jahre später genehmigte eine hansische Gesandtschaft in Flandern den Antrag des Kontors, der den Hansen die Benutzung flämischer und holländischer Schiffe nach Livland verbot und offenen Ungehorsam dagegen mit Verlust der verfrachteten Güter, heimlichen aber mit Ausschluß aus der Hanse bedrohte.[5]) Gegen das Verbot der Frachtschiffahrt der Holländer und Kampener aber lehnten sich die livländischen Städte entschieden auf. Denn sie war altes Herkommen. Auch die Hanse ließ es bei diesem bewenden. Das Kontor konnte seine Absicht nur gegenüber den Flämingern durchführen.[6])

---

[1]) HR. I. III n. 425 § 14.

[2]) Vgl. Band I S. 272f.

[3]) Hans. UB. V n. 545, 562. — Das Verbot der Befrachtung holländischer Schiffe durch die preußischen Städte 1401 sollte lediglich Schädigungen preußischer Angehöriger während des Zerwürfnisses zwischen Holland und Hamburg vorbeugen, HR. 1. V n. 1 § 4, n. 2.

[4]) HR. 1. VII n. 438, 576, Hans. UB. VI n. 489 § 2.

[5]) HR. 1. VII n. 800 § 11.

[6]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 133f.

Als aber durch den holländisch-wendischen Krieg die Leistungsfähigkeit und Stattlichkeit der Marine der Holländer stark hervorgetreten war, begann die Hanse endlich ernstlich an die Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit innerhalb des hansischen Verkehrsgebiets zu denken. Der fortgesetzten Ausdehnung ihres Frachtgeschäfts und der zunehmenden Inanspruchnahme ihrer Schiffe durch Hansen schrieb man es in hansischen Kreisen überhaupt zu, daß sie so hochmütig und herausfordernd geworden waren. Dennoch kam es bei der Abneigung der livländischen und preußischen Städte und selbst Lübecks gegen Zwangsmaßregeln, die den mühsam gewonnenen Frieden mit Holland und auch das gute Verhältnis zum Herzog von Burgund zu gefährden drohten, auch nach 1441 zunächst noch nicht zu Beschlüssen der Hanse gegen die Frachtschiffahrt der Holländer.[1])

Erst 1447 untersagte die Hanse in einem ganz allgemein gehaltenen Beschluß allen Hansen bei Strafe von 2 M. Goldes die Befrachtung von Schiffen, die nicht in die Hanse gehörten.[2]) Jedoch der Hochmeister wollte solchen Zwang für seine Untertanen nur im Verkehr mit Brügge und dem dortigen Stapel der Hanse zulassen. In jeder anderen Verkehrsrichtung sollten sie volle Freiheit in der Auswahl geeigneten Schiffsmaterials behalten. Erst auf dringende Vorstellungen Lübecks und selbst der preußischen Städte genehmigte er das hansische Statut auf 1—2 Jahre, um seine nützliche oder schädliche Wirkung zu erproben.[3]) Darnach scheint es in Preußen dann wieder aufgegeben worden zu sein.

Andererseits zeigten sich auch die Süderseer, insbesondere Deventer, schwierig gegen das Statut. Sie fühlten sich in der herkömmlichen Verwendung holländischer Schiffe im Verkehr nach Bergen dadurch beschränkt. Aber die hansische Versammlung zu Bremen 1449 gestattete ihnen diese bis auf weiteres.[4])

Der starke Aufschwung der holländischen Schiffahrt in der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern erklärt es, daß die Hanse 1461 ihr Statut von 1447 gegen die Befrachtung von Nicht-

[1]) HR. 2. II n. 490 § 8, 555 § 4, 568 § 16, 587 § 3.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 79.

[3]) HR. 2. III n. 317 Schluß, 319 § 4, 320 § 2, 322, 323, 326, 402 § 11, 403 § 4.

[4]) HR. 2. III n. 546 § 8, 549 § 3, 552 § 1, 5.

hansen durch Hansen, und diesmal ohne Einschränkung, erneuerte.[1]) Einspruch des Ordens war wegen seines Kriegs mit seinen Untertanen und Polen nicht zu erwarten. Doch erfolgte solcher von anderen Seiten. Reval machte zur Bedingung seiner Einwilligung, daß auch Preußen dem Statut sich anschließen müsse. Riga lehnte dasselbe ab. Und selbst das Brügger Kontor hielt seine Durchführung zurzeit für untunlich, da der hansische Kaufmann wegen des Krieges im Osten genötigt sei, als Aushilfe sich im ostwestlichen Verkehr nichthansischer Schiffe zu bedienen.[2]) Außerdem machte es mit Recht auf das alte Herkommen aufmerksam, daß die hansischen Kaufleute im Baienhandel sich auch nichthansischer Schiffe bedienten, und wollte daran festhalten. Ebenso das Londoner Kontor, indem es auf die Benutzung allerart nichthansischer Schiffe durch seine Mitglieder im Warenverkehr zwischen London und Seeland hinwies.[3])

Als das Kontor zu Bergen 1468 Kampener in empfindliche Strafe nahm, weil sie holländische Schiffe befrachtet hatten, beschwerte sich Kampen bei der Hanse und bestritt, daß von den Seinen dadurch hansische Statuten verletzt seien. Das Kontor sprach es dagegen als sein Prinzip aus, daß es niemand zur Rechenschaft ziehe, wenn die Befrachtung nichthansischer Schiffe um beweislicher Not willen, d. h. mangels hansischer Schiffe, erfolgt sei.[4]) Und darin bestand wohl überhaupt die ganze Vergünstigung für die Süderseer gegenüber dem Statut von 1447.

Das Vorgehen des Bergener Kontors war nur ein Vorläufer von energischeren Maßnahmen der Hanse selbst gegen das vielbeklagte Übel. Der Hansetag im August 1470 förderte die hansischen Bestrebungen zur Ausschließung der nichthansischen Frachtschiffahrt wirksam dadurch, daß er dem hansischen Verkehr mit Stapelgütern zwischen dem Osten und Brügge jene feste Organisation gab, die ihn an die Straße Lübeck—Hamburg und an die Schiffe band, die von beiden Städten in Hamburg und im Zwijn dafür bereitgehalten werden sollten.[5]) Der Hansetag bekräftigte außerdem

---

[1]) HR. 2. V n. 70, 121 § 14.

[2]) HR. 2. V n. 101 § 10, 121 § 5, 141.

[3]) HR. 2. V n. 224, 263 § 51, vgl. 251, 264.

[4]) HR. 2. VI n. 186 § 1, 188 § 6, VII n. 342 § 27, 343 § 5, 388. Der Streit war 1476 noch nicht beigelegt.

[5]) Vgl. oben S. 98f., 113.

u. a. das Statut von 1447 gegen die Befrachtung der Nichthansen. Auch auf den hansischen Baienverkehr wurde es ausdrücklich ausgedehnt und dem Brügger Kontor die strenge Befolgung desselben zur Pflicht gemacht. Die Befrachtung der Holländer wurde sodann noch besonders verboten.[1]) Bei der Durchführung dieser Ordonnanzen aber stieß das Brügger Kontor auf viel Widerstand und Ungehorsam. Die wendischen Städte brachten deshalb namens der Hanse das Statut mit verschärfter Strafbestimmung 1472 abermals in Erinnerung.[2])

Dennoch mußte Lübeck 1476 Danzig ermahnen, den Nichthansen nicht Vorschub zu leisten. Es erhielt eine spitze Antwort; Lübeck wisse wohl, wie lange das Verbot der Befrachtung der Nichthansen gehalten worden und wer daran schuld sei, daß durch deren Befrachtung nun die Hansestädte aus der Schiffahrt gebracht seien und die Holländer und andere Nichthansen den Seeverkehr an sich gezogen hätten.[3]) Die Bemerkung war einesteils ungerecht, anderenteils erheblich übertrieben. Immerhin sah sich die Hanse aber einem neuen Aufschwung des holländischen Seeverkehrs seit 1475 gegenüber.[4])

Die allgemeinen Verbote, zu denen die Hanse auf diesem Gebiet nur spät und zögernd griff, haben ihrem Zweck bis zu einem gewissen Grade ohne Zweifel entsprochen. Sie haben mit dazu beigetragen, den Verkehr der Nichthansen im hansischen Handelsgebiet zu bekämpfen, indem sie die Ausbreitung ihrer Frachtschiffahrt im hansischen Verkehr zurückhielten. Sie sind dadurch auch der hansischen Reederei zugute gekommen und dürften so auch dem hansischen Schiffsbau für die durch andere Statuten verbotenen Lieferungen an Fremde einen Ersatz gewährt haben.

In dem Verlangen nach Einstellung der Seeschiffahrt der Nichthansen in den Wintermonaten, in der Unterdrückung ihrer Kapitalbeteiligung an der hansischen Reederei, in den Verboten des Schiffsbaus in Hansestädten für Rechnung von Nichthansen und des Verkaufs hansischer Schiffe an sie sowie der Befrachtung nichthansischer Schiffe durch hansische Kaufleute, — in diesen

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 44, 479, 514 § 3, 525, 596 § 30.

[2]) HR. 2. VI n. 498, 525, 547, 596 § 30, 31, 599, VII n. 338 §§ 225—230. Vgl. später HR. 3. I n. 501 § 63.

[3]) HR. 2. VII n. 379.

[4]) Vgl. oben S. 135.

Richtungen kam die hansische Schiffahrtspolitik den Nichthansen gegenüber zum Ausdruck. Etliche andere Maßregeln der Hanse, die ebenfalls der Schiffahrt gedenken, hatten doch zum Hauptzweck den Warenverkehr, der durch sie vermittelt wurde, und finden daher im folgenden Kapitel Erwähnung.

Auf dem weiten und vielseitigen Gebiete der Schiffahrtspolitik gebühren der Hanse große und zahlreiche Verdienste, vergegenwärtigt man sich, was im Rahmen dieses Kapitels ausgeführt worden ist oder nur angedeutet werden konnte. Mit allen möglichen Mitteln hat sie ihre Schiffahrt auf den Meeren und in der Fremde zu sichern und zu fördern gesucht. Sie hat die Leistungsfähigkeit derselben gehoben, indem sie ihre Fürsorge auf das Schiff selbst, seine Bemannung und die vielen anderen Fragen schiffahrtstechnischer Natur im weitesten Sinne ausdehnte. Sie hat durch ein System einander unterstützender Satzungen von ihrer Schiffahrt Schädigungen durch den Wettbewerb der Nichthansen mit Erfolg abzuwehren gesucht. Ihre gesetzgebende und rechtsetzende Tätigkeit hatte zur Folge, daß gegen den Schluß dieses Zeitraums die mannigfaltigen Fragen der Seeschiffahrt überwiegend einheitlich für das ganze hansische Verkehrsgebiet der Ost- und Nordsee geregelt waren. Das war der große Kulturgewinn, den ihre Arbeit der Folgezeit in dieser Richtung vermachte. Daß sie auch hier, wie sonst, mit Eigenwillen und besonderen Bestrebungen innerhalb ihres städtischen und persönlichen Mitgliederkreises zu kämpfen hatte, ändert an dieser Tatsache nichts.

---

2. Das Handelssystem der Hanse.

Wie den Betrieb der Schiffahrt unternahm es die Hanse auch, den des Handels im Laufe dieses Zeitraums in den verschiedensten Richtungen allgemeingültigen Vorschriften unterzuordnen. Die Ausbildung solcher wurde ganz wesentlich angeregt und unterstützt durch zwei Faktoren. Der eine war die Wirtschaftspolitik, die von der einzelnen Hansestadt für den Bereich ihrer Bürgerschaft und Interessen verfolgt wurde und die bei allen sich im wesentlichen in denselben Richtungen bewegte. Der andere waren die Kontore,

die Vereinigung der niederdeutschen Kaufleute im Auslande, die dort für den Bereich ihrer Mitglieder und ihren Betrieb eine Summe von Satzungen über Handel und Handelsrecht ausgebildet hatten. Auch die Schaffung einer Organisation des Handels begann als unmittelbare Folge der Entstehung der Städtehanse nach der Mitte des 14. Jahrhunderts.

Die Vorherrschaft im nordeuropäischen Handel, welche die hansischen Kaufleute bis zu dieser Zeit errungen hatten, sollte nun durchaus den Ihrigen vorbehalten werden, um so mehr, da die Energie des Auslandes auf kommerziellem Gebiet da und dort sich zu regen begann. Es mußte außerdem verhindert werden, daß die Fremden sich in den Hansestädten und hansischen Gebieten selbst einnisteten. Dazu kamen noch in sehr verschiedenen Richtungen mehr oder minder weitgehende Ansätze zu einer Fürsorge- und Kontrollpolitik für die Handelswaren, den Verkehr auf den Straßen des heimatlichen Binnenlandes u. a. m. Eine Betrachtung der verschiedenen Seiten dieses Handelssystems, wie es vielleicht am treffendsten und kürzesten genannt werden darf, wird Charakter, Ziele und Vielseitigkeit dieser Bestrebungen der Hanse hervortreten lassen.[1])

Im Auslande waren es vorzüglich die Kontore, auf welche die Hanse ihre monopolistischen Bestrebungen begründete. Zu dem Zwecke mußte sie diese ihrer Oberleitung unterwerfen. Es geschah, wie früher ausgeführt, in den ersten Jahrzehnten ihres eigenen Bestehens. Sie knüpfte die Bekleidung der Vorstandsämter der Kontore, die Mitgliedschaft überhaupt an gewisse Bedingungen. Sie entkleidete die Kontore, bei denen dies nötig war, zum Teil ihrer bisherigen Autonomie und Selbstverwaltung. Sie machte sich selbst zur obersten Behörde für sie. Nicht mehr durften sie eigenmächtig mit dem Auslande verhandeln und Verträge abschließen, sondern nur noch im Auftrage der Hanse. Nicht mehr hatten sie die endgültige Entscheidung in richterlicher Hinsicht ihren Mitgliedern gegenüber, sondern diese konnten von dort an die Hanse appellieren, wie die Hansetage 1418 und 1447 ausdrücklich feststellten.[2]) Und

[1]) Vgl. Stein, Beiträge usw. S. 105 ff.

[2]) HR. 1. VI n. 556 § 74, HR. 2. III n. 288 § 56, vgl. V n. 794 § 4, 795, 800 § 5, 21 gegen 717 § 15.

die Hanse wachte nun als höchste Instanz über Aufrechterhaltung und Ausübung des gesamten Kontorrechts.

Wesentlich verschieden vom Verhältnis zu ihren Kontoren war die Stellung der Hanse zu ihrem Betriebe auf Schonen, der im Gegensatz zu dem ununterbrochenen Leben der Kontore nur wenige Monate in jedem Jahre umfaßte. Es gab gemeinsame Fragen politischer, organisatorischer, wirtschaftlicher Natur auch hier, durch welche die Städte sowie ihre Vögte verbunden waren. Aber zur Schaffung eines hansischen Rechts auf Schonen kam es nicht. Jeder Vogt dort war Leiter und Richter für die Bürger seiner Stadt und derjenigen anderen Städte, die sich ihr anschlossen, da sie keinen eigenen Fittenbesitz auf Schonen besaßen, und richtete nach dem Rechte seiner Stadt.[1])

Die ständigen Stützpunkte des hansischen Handels im Auslande waren in erster Linie die vier Kontore zu Nowgorod, London, Brügge und Bergen. Hinzu kamen kleinere Niederlassungen speziellern Charakters zu Polozk, Kowno, Opslo, Tunsberg, Kopenhagen, Malmö, Staveren, Amsterdam, Sluys, Lynn, Boston, Hull, Ipswich und Yarmouth. Es ist im Verlaufe der Darstellung der ersten beiden Bücher wiederholt darauf hingewiesen worden, in welchem Maße die Gesamtheit oder die Kaufmannschaft einer Städtegruppe oder auch nur einer einzelnen Stadt an den verschiedenen Kontoren interessiert war und welche Verschiebungen darin sich vollzogen. Aber gleichviel, ob die Allgemeinheit an diesen Spezialkontoren Interesse nahm oder nicht, auch sie galten sowohl in der Auffassung der Hanse, wie der einzelnen Städte, die dort herrschten, als Stützpunkte der hansischen Handelsorganisation im Auslande, auf denen jedem hansischen Kaufmann im Prinzip der Verkehr freistand. Auch sie hatten sich daher dem hansischen System durchaus unterzuordnen.[2])

---

[1]) Vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch.-Qu. IV S. CXXVIIIff.

[2]) Was das Alter der Kontore anbelangt, so gehörten die zu Nowgorod und London noch dem 12., das zu Brügge dem 13. Jh. an, ebenso die anderen hansischen Niederlassungen in England; die zu Bergen, Opslo und Tunsberg kamen erst gegen die Mitte des 14. Jhs. empor; wenig jünger waren die wendischen Faktoreien in Malmö und Kopenhagen, vgl. Band I S. 27, 347, u. die hamburgischen in Amsterdam und Staveren, vgl. Band I S. 267; es folgte im letzten Jahrzehnt und um die Wende des 14. Jhs. die Grundlegung der Niederlassungen in Polozk, Kowno und Sluys, vgl. Band I S. 96, 97, 267, II

Im einzelnen ist hier und da ein gewisses Unterordnungsverhältnis kleiner Kontore oder wenigstens ein Anspruch der großen darauf unverkennbar. Eine solche übergeordnete Stellung nahm die Niederlassung zu London ein gegenüber den anderen in England, auch gegenüber der zu Boston, die im übrigen unter der Leitung des Kontors zu Bergen stand. 1476 stellte sogar das Kontor zu London, wiewohl vergeblich, bei der Hanse den Antrag, daß die kleinen Niederlassungen zu Ipswich, Boston usw. überhaupt keine Sonderexistenz und Organisation mehr haben sollten.[1]) Der Anspruch des Brügger Kontors auf die Unterordnung der Niederlassung der Hamburger zu Sluys wurde 1418 von der Hanse anerkannt. Dagegen haben weder Bergen noch Nowgorod gegenüber den kleinen Kontoren im Norden und Osten eine solche Rolle gespielt.[2])

Am vollständigsten unter der Leitung einer Gruppe, der wendischen Städte, befand sich von vornherein die Niederlassung zu Bergen. Von einer Gruppierung der Kaufmannschaft und der hinter ihr stehenden Städte diesem Kontor gegenüber ist keine Rede. Die Bestrebungen der Süderseer nach faktischer Gleichberechtigung mit den wendischen Städten in der Leitung des Kontors, nach Bildung einer besonderen verfassungsmäßigen Gruppe innerhalb desselben, die auch den Ältermann stellte, waren vergeblich. In Nowgorod trat den beiden Gruppen der gotländischen und überseeischen Kaufmannschaft 1363 als besondere Gruppe die livländische hinzu.[3]) Doch räumten Wisby und Lübeck, die Vororte jener beiden, den livländischen Städten eine gleichberechtigte Stellung in der Verfassung des Kontors nicht ein. Die gleiche Forderung der preußischen Städte wiesen sie kurzerhand ab, gestatteten deren Kaufmannschaft nicht einmal die Bildung einer besonderen Gruppe.[4])

S. 194; erst der Mitte des 15. Jhs. gehörte die besondere Stettiner Faktorei in Malmö an, vgl. Band II S. 205.

[1]) HR. 2. VII n. 338 § 194.8, § 203.8.

[2]) Vgl. Hildebrand, Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 364 f. gegen Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. usw. I S. 152, u. Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 100. Die Meinung des letzteren, S. 99, daß in Pskow u. Smolensk vollständige deutsche Kontore bestanden hätten, ist für diesen Zeitraum unrichtig. Die ältere Bedeutung von Smolensk hatte Polozk an sich gezogen, damit auch die deutsche Niederlassung. In Pskow hat keine existiert.

[3]) HR. 1. I n. 296 § 14, II n. 68.

[4]) HR. 1. III n. 422 § 8, 439 § 3, IV n. 47 § 13.

In Brügge bestand die ausgeprägte Teilung der Kaufmannschaft nach Dritteln. Auch in London trat eine solche später hervor. In beiden war sie voneinander und von der Gruppierung der hansischen Kaufmannschaft in Nowgorod verschieden. Dem wendisch-sächsischen, preußisch-westfälischen und gotländisch-livländischen Drittel in Brügge entsprach in London das kölnisch-geldrische, westfälisch-bergisch-sächsisch-wendische und preußisch-livländisch-gotländische.[1])

Im Besitz eines faktisch und rechtlich abgesonderten Wohnbezirks befand sich die Mehrzahl der deutschen Niederlassungen oder sie gelangte zu solchem im Laufe dieser Zeit. In Nowgorod waren es der Olafs- und Petershof, von denen jener im Anfang des 15. Jahrhunderts in den Pachtbesitz der deutschen Kaufmannschaft des Petershofs überging. In London war es die Gildhalle. Später kam allmählich der Gebäudekomplex des Stalhofs, abschließend durch den Utrechter Frieden 1474, in hansischen Besitz.[2]) Dasselbe geschah gleichzeitig mit den hansischen Stalhöfen zu Lynn und Boston, von denen aber wenigstens letzterer schon länger der Hanse gehört hatte.[3])

Ähnlich war auch die Stellung der Hansen in den norwegischen Städten. Wie die hansische Faktorei in Nowgorod günstig innerhalb der Handelsseite der Stadt, der Stalhof an der Themse an der für den Fremdenverkehr vorteilhaftesten Stelle lag, so war die hansische Niederlassung in Bergen, die deutsche Brücke, geradezu der Kern der Stadt selbst, wo Handel und Verkehr sich abspielten. Auch sie war, wenngleich nicht durch Zaun und Tore wie die anderen von der eigentlichen Stadt abgeschlossen, doch ein abgesonderter Bezirk mit zahlreichen, den Hansen gehörigen Gebäuden auf den 30 schmalfrontigen, aber langen, nebeneinanderliegenden

---

[1]) Vgl. Lappenberg, Stalhof, II S. 104, kurzweg bezeichnet als kölnisches, westfälisches, preußisches Drittel, 1437. Doch waren 1455 die Städte, mit deren Genehmigung das Kontor Statuten erließ, Köln, Lübeck, Danzig; die westfälischen Städte waren inzwischen von Lübeck aus der leitenden Stellung in ihrem Drittel verdrängt worden, Hans. UB. VIII n. 435.

[2]) Lappenberg, Stalhof, I S. 56ff. Urkunden zur Besitzgeschichte des Stalhofes vgl. i. Hans. UB. in den verschiedenen Bänden passim.

[3]) Lappenberg, Stalhof, I S. 163ff., 165ff. Zahlreiche Urkunden zur älteren Besitzgeschichte des Stalhofes zu Lynn vgl. in den verschiedenen Bänden des Hans. UB.

Höfen und mit eigener Kirche.[1]) Ähnlich scheint hinsichtlich ihres Wohnbezirks die deutsche Kaufmannschaft in Opslo und Tunsberg gestellt gewesen zu sein. In Kowno durften die deutschen Kaufleute ursprünglich nur Höfe mit den zubehörenden Häusern mieten. Bald gingen diese jedoch durch Kauf oder Verpfändung in deutschen Besitz über. Und da die Kaufleute gern nebeneinander ihre Behausungen wählten, entstand auch hier allmählich im 15. Jahrhundert eine Art geschlossener Faktorei.[2])

Einer anderen Gruppe hansischer Niederlassungen fehlte die örtliche Geschlossenheit. Die hansischen Kaufleute mußten sich mit ihren Waren bei den Bürgern einmieten.[3]) Dies war der Fall in Polozk und vor allem in Brügge. Doch blieb auch das Brügger Kontor nicht ohne Besitz. Schon 1442 besaß es ein Haus in Brügge, bezeichnet als „des coepmans huys". Es diente den ständigen Beamten des Kontors, den Klerken, als Amtswohnung. Außerdem wurden an ihm hansische Verordnungen der Kaufmannschaft durch öffentlichen Anschlag bekanntgegeben.[4]) Durch den Friedensschluß der Hanse mit Flandern erhielt das Kontor 1457 den noch jetzt sogenannten Osterlingerplatz überwiesen zu ewiger unbeschränkter alleiniger Benutzung zu Handels- und Versammlungszwecken. An ihm lag wahrscheinlich jenes Haus und vermehrte sich nun der Häuserbesitz des Kontors bald stattlich.[5]) Auch Antwerpen schenkte 1468 dem Brügger Kontor ein eigenes Haus, das älteste und kleine der beiden dortigen Osterlingerhäuser, die Kluse genannt, am Alten Kornmarkt.[6]) 1477 erhielt auch in Bergen op Zoom das Brügger Kontor ein stattliches Haus zu eigenem Besitz.[7])

Im schriftlichen Verkehr mit anderen erschienen die Kontore

[1]) Nielsen, Bergen, S. 231 ff., zur Topographie vgl. C. Schumann, Die deutsche Brücke in Bergen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 55 ff.

[2]) Vgl. Hirsch, Danzig S. 164.

[3]) Dies mußte natürlich auch in London geschehen, wenn der Hof voll besetzt war.

[4]) Hans. UB. VIII n. 630 § 1, HR. 2. V n. 743.

[5]) Siehe Band I S. 420. Hans. UB. VIII n. 579 u. Zusatz, vgl. Ennen. Zur Gesch. der hans. Häuser zu Brügge und Antwerpen, i. Hans. Gesch. Bll, Jg. 1873 S. 44 ff.

[6]) Siehe Band II S. 90. Zur Vorgesch. desselben vgl. etliche Urkunden i. Hans. UB. IV, VI, VIII, IX sowie Wehrmann, Die Gründung des hanseatischen Hauses in Antwerpen, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 85 f.

[7]) Siehe oben S. 141.

als Einheiten durch ihre Siegel. Erst verhältnismäßig spät sind die Niederlassungen zu Brügge und London in den Besitz eines Gesamtsiegels gelangt. Letzterer wurde 1434 ein solches von der Hanse verliehen, um damit die allen drei Gruppen ihrer Kaufmannschaft gemeinsamen Angelegenheiten zu bekräftigen.[1]) Das Brügger Kontor erhielt ein solches erst 1471, jedoch nur um damit die Zertifikate für die vorschriftsmäßige Befolgung der hansischen Ordonnanz über den Stapelverkehr der Tuche zu beglaubigen.[2]) Das Kontor zu London aber war, nachdem die Kölner bei ihrer Trennung von der Hanse ihm das gemeinsame Siegel entfremdet hatten, entgegen dem Wunsche der Hanse am meisten geneigt, auf den alten Brauch der dreifachen Besiegelung, der Besiegelung durch jedes Drittel, wie ihn das Brügger Kontor noch übte, zurückzugreifen.[3]) Ein einziges Siegel führte natürlich von vornherein das Kontor zu Bergen. Bei dem zu Nowgorod aber trat 1410 eine Veränderung ein. Denn an Stelle nur eines seit anscheinend den achtziger Jahren benutzten Siegels sind seine Briefe nach 1410 mit zweien versehen.[4])

Sucht man von der jeweiligen Frequenz der Kontore ein

---

[1]) HR. 2. I n. 383 § 15, vgl. Mantels i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 12.

[2]) HR. 2. VI S. 431 Anm. 3, n. 470 § 9.

[3]) HR. 2. VII n. 338 § 194.9, § 203.9, n. 389 § 103.2.

[4]) Die Siegel waren ein Teil des Inventars der Kontore. Zu ihm gehörte ferner der Silberschatz, wie solchen auch jede Stadt besaß, meist silberne, selten goldene Gebrauchsstücke, wie Schalen, Becher, Löffel, Weinkannen, Salzfässer, dazu Kelche und andere gottesdienstliche Geräte, insgesamt als die Kleinodien des Kontors bezeichnet, großenteils wohl Stiftungen von Mitgliedern. Vgl. das Verzeichnis einer Anzahl Kleinodien des Bergener Kontors 1528: Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1895 S. 147ff., 150 Anm. 2, ein weiteres von 1541: Bruns i. Mitteil. d. Vereins f. Lüb. Gesch. VI S. 151ff., des Brügger Kontors 1602: Ennen i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 73f., zu den Kleinodien des Londoner Kontors: Focke, Zwei Hans. Silbergeräte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 117ff., des Nowgoroder Kontors 1406: Hans. UB. V n. 738. — Es gehörten ferner zum Inventar die verschiedenen mehr oder minder zahlreichen und mannigfaltigen Bücher, als Statuten-, Register-, Brief-, Schoß- und Rechnungsbücher, Privilegienkopiare u. a., vgl. Hans. UB. IX n. 284, 446; VIII n. 1002; 958, IX n. 622, 623, 671 §§ 12, 97; IX n. 234, 687. Einzelne Rechnungen des Londoner Kontors, die einzigen ausführlichen, die bisher aus dem Mittelalter bekannt geworden, Hans. UB. IX n. 439, 440, 540, 560, 590, 638, 639, dazu die Bemerkung Steins das. S. XVI. Erwähnung der verschiedenen Bücher der Kontore zu Nowgorod, London und Bergen: Hans. UB. V n. 738, VIII n. 998, IX n. 115, 407, 440 § 16.

zahlenmäßiges Bild zu gewinnen, so setzt die Kleinheit der Zahlen etwas in Erstaunen. Im Dezember 1392 zogen mit den hansischen Gesandten nach Aufhebung der Handelssperre 150 hansische Kaufleute in Brügge ein, 1457 bei gleichem Anlaß über 200. Ende 1440 betrug die Anzahl aller hansischen Kaufleute in Brügge 114, im Juli 1468 108, Ende 1449 aller in Brügge, Damme und Sluys anwesenden Mitglieder der Hanse, Kaufleute und Schiffer, 600.[1]) In Nowgorod, dem einzigen Kontor, wo der Verkehr an bestimmte Zeiten gebunden war, die Besucher als Sommer- und Winterfahrer, die je nachdem im Frühling oder Ende Herbst eintrafen, jedes halbe Jahr sich ablösten, waren im November 1422 anwesend über 100 deutsche Kaufleute, im Sommer 1425 116, nachdem es anfänglich um 150 gewesen waren, Anfang 1439 200.[2]) Für die Kontore zu Bergen und London sind Zahlenangaben nicht vorhanden. Die 32 im Juli 1468 im Stalhof anwesenden hansischen Kaufleute waren nach ihrem eigenen Eingeständnis nur ein kleiner Bruchteil der gewöhnlich dort sich aufhaltenden.[3]) Jedoch mit diesen Angaben ist nicht viel gewonnen. Irgendeinen Maßstab für die jährliche Frequenz eines dieser Kontore gewähren sie nicht.[4])

Der eigentliche Stamm der Kontore waren Faktoren, deren Auftraggeber daheim in den Städten saßen. Im Verlaufe des Schoßprozesses suchte Köln durch einen dahin zielenden Vorwurf das Brügger Kontor dem burgundischen Rate verächtlich zu machen; seine Mitglieder seien nur Faktoren und Diener, keine Meister.[5]) Aber dieser Vorwurf war unrecht und warf wider besseres Wissen ein schiefes Licht auf sie. Denn nur den Knechten hansischer Bürger und denen, die das Geld solcher hatten, also

[1]) Die Nachweise vgl. bei Stein, Genossensch., S. 19, v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 120.

[2]) Hans. UB. VI n. 477, HR. 1. VII n. 828, HR. 2. I n. 586 § 5, Livl. UB. IX n. 394, 445, 446. Doch sah die Nowgoroder Skra andererseits den Fall vor, daß die Zahl der Besucher unter 30 blieb, Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 33.

[3]) Vgl. oben S. 44. Jedoch wurde auch am 7. Febr. 1447 eine Ordonnanz des Kontors durch 34 namentlich aufgeführte Kaufleute beschlossen, Lappenberg, Stalhof, II S. 110f.

[4]) Über den Besuch Schonens vgl. oben S. 210 Anm. 3.

[5]) Hans. UB. IX n. 343. Doch war es mit den Kölner Mitgliedern des Londoner Kontors dasselbe, vgl. die Liste von 26 Faktoren kölnischer Kaufleute in England das. n. 491.

Leuten, die nicht auf eigenen Füßen standen, sprach die Hanse die Fähigkeit zur Bekleidung des Vorstandsamts an den Kontoren ab. Rechtlich und sozial geringer geachtet als die von Köln sogenannten Meister waren die Faktoren von seiten der Hanse nicht, wenn sie selbständige Kaufleute waren, was wohl meistens der Fall war. Und vermöge ihres gewöhnlich längeren Aufenthalts in der Fremde besaßen sie größere Vertrautheit mit dem Auslande und den Angelegenheiten der Kontore, als die nur vorübergehend sich dort aufhaltenden Kaufleute.

Ein engerer und ihm untergeordnet ein weiterer Vorstand bildeten die Leitung der meisten Kontore. In Brügge war jener durch die 6 Älterleute, je 2 aus jedem Drittel,[1]) gebildet, dieser durch die 18 Männer, je 6 aus jedem Drittel. Aber die Schwierigkeit, soviel geeignete und willige Leute für die Vorstandsposten zu finden, denn nur den Weisesten sollten sie anvertraut werden, wurde mit der Zeit immer größer. 1472 wurde daher die Zahl der 18 Männer auf 12, 1486 die der Älterleute auf 3 herabgesetzt. Am Kontor zu London bestand der engere Vorstand aus 3 Mitgliedern, dem Ältermann[2]) und den 2 Beisitzern, die alle drei verschiedenen Dritteln angehören mußten. Wie in Brügge wurde durch sie aus jedem Drittel in gleicher Anzahl der weitere Ausschuß, die neun Geschworenen, entnommen.[3]) 1476 bei der Neukonstituierung des Kontors aber war die Hanse in Zweifel, ob sich selbst diese Zahl immer voll werde besetzen lassen.[4])

An der Spitze der hansischen Kaufmannschaft in Nowgorod stand ein Ältermann, der seit dem Statut von 1346 nicht mehr, wie die Älterleute der anderen Kontore, von den Nowgorodfahrern selbst, sondern von Lübeck und Wisby abwechselnd bestellt wurde. Aus der Schar der Kaufleute erwählte sich der Ältermann vier Beisitzer, auch Ratgeben, Weiseste genannt. Diesen fünf stand die

---

[1]) Vgl. den Nachweis, daß jedes Sechstel einen Ältermann zu stellen pflegte: Frensdorff, Dortmunder Statuten, Hans. Gesch. Qu. III S. CXXII, Stein, Genossensch., S. 32 ff. u. i. Hans. UB. IX Einleit. S. XXI.

[2]) Über Stellung und Tätigkeit des englischen Alderman für die hansische Kaufmannschaft in England siehe Band I S. 57 f. II S. 4, 7.

[3]) Lappenberg, Stalhof, II S. 105, HR. 2. VII n. 338 § 171. Vgl. n. 311, wo es nicht zutrifft wegen des Gegensatzes, in dem Köln sich zur Hanse befand.

[4]) HR. 2. VII n. 338 § 194.2, § 203.2. Siehe oben S. 129 f.

Erwählung der beiden Älterleute von St. Peter zu. Doch hatten diese nur untergeordnetere Verwaltungsgeschäfte zu versehen.[1]) Im Zusammenhang mit den häufigen Unterbrechungen des deutsch-russischen Verkehrs im 15. Jahrhundert wuchs die Bedeutung des Hofknechts, der wohl zunächst für die baulichen Fragen des Hofs zu sorgen, dann überhaupt in Abwesenheit der Kaufleute den Hof zu verwalten hatte. Um seinen Einfluß und dadurch den der livländischen Städte, die schon im Anfang des 15. Jahrhunderts die Besetzung dieser Stelle in Händen hatten, nicht weiter anwachsen zu lassen, vereinbarte Lübeck 1442 mit den livländischen Städten, daß er Funktionen des Ältermanns nur ausüben dürfe, wenn und solange keine Kaufleute auf dem Hof anwesend waren.[2])

Hinsichtlich des Kontors zu Bergen betonten 1476 die Städte, daß wie von alters üblich nur ein Ältermann der Gesamtheit der hansischen Kaufleute dort vorstehen solle.[3]) Vielleicht stand ihm eine Anzahl Beisitzer zur Seite, die gelegentlich auch als Älterleute bezeichnet wurden. Auch die Angaben über die Größe des weiteren Ausschusses schwanken zwischen 18 und 24 Männern.[4])

Wissen wir schon hierüber nur wenig, so ist unsere Kenntnis von der Organisation der kleinern Kontore noch geringer. Die Zahl von mindestens zwei Älterleuten begegnet für die zu Opslo und Tunsberg; zwei standen auch der Niederlassung zu Kowno und statt zuvor eines einzigen seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts auch der zu Polozk, sowie den Hamburger Kontoren in Amsterdam und Staveren vor. Dasjenige zu Sluys, das ursprünglich nur eine

---

[1]) Vgl. Frensdorff, Das statutar. Recht der deutsch. Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. der kgl. Gesellsch. der Wiss. zu Gött. 34 S. 4f., 52ff., Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 30ff., Hausmann, Hof zu St. Peter, i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 208. — Die Wählbarkeit auch eines Livländers wie jedes beliebigen anderen Hansen zum Ältermann wurde 1363 durch Beschluß der Hansestädte zwar freigestellt, HR. 1. I n. 296 § 13, aber 1392 die Erwählung selbst ausdrücklich für das besondere Recht Lübecks und Wisbys erklärt, HR. 1. IV n. 47 § 13, vgl. II n. 65, VIII n. 900 A § 3.

[2]) HR. 1. V n. 616, VI n. 299, 302, Hans. UB. V n. 1063, HR. 2. II n. 623 § 2. Seine Einnahme bestand im Ertrag des Hofkrugs, das. VI n. 62 § 12.

[3]) HR. 2. V n. 788, VI n. 188 § 11, VII n. 393 § 7. Bei anderen Gelegenheiten aber ist die Rede von mehreren, selbst 6 Älterleuten des Kontors, vgl. Hans. UB. IV n. 946, HR. 2. VII n. 275, 278 Eingang u. § 1; siehe die Liste bei Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XXIIIff.

[4]) HR. 2. V n. 788, Bruns a. a. O. S. XXIV.

Schifferhanse gewesen war, wo jährlich der zuerst ankommende Hamburger Schiffer das Ältermänneramt bekleidet hatte, erhielt ebenfalls zwei Vorsteher, als es sich später in eine stehende Kaufmannshanse umbildete.[1]) Drei Älterleute sind bezeugt für die wendischen Niederlassungen zu Kopenhagen und Malmö.[2]) Nur einen besaßen die dem Londoner Kontor untergeordneten hansischen Niederlassungen in England. Auch neben den Älterleuten der kleinen Kontore sind gelegentlich Beisitzer erwähnt, so in Kowno und Polozk, wo ihre Bezeichnung wie in Nowgorod Weiseste und ihre Anzahl zwei war.[3])

Die Stellung der Älterleute war sehr verantwortungsvoll. Ihre Pflichten waren sehr mannigfaltig. Es waren in erster Linie politisch-diplomatische dem Auslande, den heimatlichen Städten gegenüber. Die Führung der Korrespondenz durch sie hing damit eng zusammen. Sie standen an der Spitze der Verwaltung des Kontors. Sie leiteten die Beratungen der Kaufmannschaft in den allgemeinen Versammlungen. Sie waren zugleich mit den Beisitzern und unter Hinzuziehung des weiteren Kaufmannsrats die Gerichtsbehörde der Kontore bei Streitigkeiten der hansischen Kaufleute untereinander. Eine wesentliche Seite war ferner, daß sie für die Beobachtung der Privilegien und Statuten der Kontore seitens ihrer Mitglieder streng zu sorgen, Übertreter derselben zur Rechenschaft zu ziehen hatten. Die Brügger Älterleute durften von jedem Mitglied des Kontors in allen Fragen, die das Kontorrecht angingen, bei seinem Eid Bekanntgabe der Wahrheit verlangen.[4]) Verordnungen, welche die Älterleute für das Kontor erließen, waren für dieses bindend. Sie verwalteten endlich auch das Finanzwesen desselben.

Den Behörden der Kontore standen bei der Ausübung ihres

---

[1]) Hirsch, Danzig, S. 167, HR. 1. VI n. 474, Hans. UB. IV n. 164.

[2]) In Malmö waren 1385 alle drei aus Rostock, in Kopenhagen sollten sie nach den Statuten von 1382 jedesmal Wismar, Stralsund und Stettin angehören, Hans. UB. IV n. 841, 740 § 7. Schon vor 1469 aber hatte die Niederlassung zu Kopenhagen nur noch einen Ältermann, HR. 2. VI n. 249 § 22. Die Stettiner Niederlassung in Malmö stand im 16. Jahrhundert unter 4 Älterleuten, Blümcke, Stettins hans. Stellung usw., S. 184 f.

[3]) Hildebrand, Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 346 ff.

[4]) Hans. UB. IX n. 671 § 12, S. 578, vgl. auch Stein, Genossensch., S. 41 Anm. 6, 7.

Amts besondere berufsmäßige Beamte zur Verfügung, die Schreiber, gewöhnlich Klerke oder Sekretäre genannt. Für die Kontore waren diese hinsichtlich des Schreibwesens, der Bücherführung, auch der Erledigung diplomatischer Sendungen nach auswärts ähnlich wichtige Persönlichkeiten wie die Stadtschreiber für ihre Städte. Sie konnten ihr Amt beliebig lange versehen, waren daher die eigentlichen Träger der Traditionen ihres Kontors, aufs beste vertraut mit dem Recht desselben. Sie waren für das Kontor wie für jeden einzelnen Angehörigen desselben um so mehr, da sie gelehrte Bildung besaßen, die Berater in Rechtsfragen.[1]) Sie unterstanden direkt den Älterleuten, waren ihnen und der Gesamtheit durch Diensteid verpflichtet.[2]) Gegen ungebührliches Betragen von Kaufleuten, denen sie in der Ausführung der ihnen erteilten Aufträge lästig fielen, wurden sie von den Kontoren energisch in Schutz genommen.[3])

Im Verlaufe der früheren Darstellung konnten verschiedene besonders angesehene und tüchtige dieser Klerke hervorgehoben werden. Johann Swin und Johann Gebbingk in Brügge und Heinrich ten Hove in London im zweiten Viertel des 15. Jahrhunderts, Goswin van Coesfeld in Brügge, Hermann Wanmate in London, Christian van Geren in Bergen im dritten Viertel desselben waren anscheinend die durchaus bedeutendsten und meistgenannten der hansischen Kontorschreiber dieser Zeit.

Am Kontor zu Nowgorod war das Amt des Klerks verbunden mit dem des Priesters. Auch die Besetzung dieses Amtes erfolgte jährlich abwechselnd durch Lübeck und Wisby. Die Versuche der livländischen Städte, dieselbe an sich zu bringen, hatten keinen Erfolg. Sie erreichten nur, was dem Kontor sehr erwünscht war, die Verminderung des Priesterlohnes um die Hälfte.

Ebenfalls dem Kontor zu Nowgorod gehörte ein weiterer Beamter für den Verkehr mit den Russen, namentlich den täglichen Handelsverkehr, an, der Dolmetscher, Tolk genannt. Schon im Anfang des 15. Jahrhunderts hatten die livländischen Städte auch auf seine Bestellung ihren Einfluß ausgedehnt.[4]) Dem dortigen Hofknecht in seiner ursprünglichen Bedeutung mochten die zwei

[1]) Von den Ausführungen Steins, Genossensch., S. 71 ff. über die Brügger Klerke ist vieles gültig auch für die der anderen Kontore.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 689.

[3]) Hans. UB. V n. 438, IX n. 229, Lappenberg, Stalhof, II S. 113.

[4]) Hausmann i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 210 f.

sogenannten Hausmeister entsprechen, deren jährliche Erwählung die Hanse 1474 dem Kontor zu London vorschrieb. Sie waren die Vorsteher des häuslichen Lebens im Stalhof, der Verpflegung seiner Insassen, der Verwaltung seines Inventars, führten eigene Kasse, deren Abrechnung sie jährlich den Vorstehern vorlegen, deren etwaige Überschüsse sie der Kontorkasse übergeben mußten.[1]) Auch sie sind, freilich erst in erheblich späterer Zeit, an die Stelle und in die Funktionen des Ältermanns getreten.[2])

Das Finanzwesen der verschiedenen Kontore beruhte im wesentlichen auf den gleichen Grundlagen. Aber die Kassenführung war von vornherein nicht bei allen einheitlich. Beim Kontor zu Nowgorod scheinen 1363 gegen eine gemeinschaftliche Kasse Schwierigkeiten gemacht worden zu sein.[3]) Und noch bis gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts fehlte dem Brügger Kontor eine Gesamtkasse, führte jedes Drittel eigene Kasse.[4]) Die Ausgaben der Kontore, nicht sowohl die laufenden,[5]) als die zufälligen, namentlich die für Gesandtschaften, begannen seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als der neue Bund der Städte eine intensive politisch-diplomatische Tätigkeit zu entwickeln begann, schnell sehr beträchtlich anzuwachsen. Unter den Einnahmen aber waren die Bußen für Übertretung des Kontorrechts aus verschiedenen Gründen gering.[6])

Die weitaus wichtigste Einnahmequelle der Kontore war der Schoß. Er begegnet bei allen Kontoren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Bei den später organisierten war er dann wohl meist von vornherein verfassungsmäßiger Bestandteil derselben. Erhoben wurde er von der Ein- und Ausfuhr der hansischen Kaufleute in dem Machtbereich jedes Kontors, wohl nicht sogleich

---

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 119, 338 § 171.

[2]) An niederem Dienerpersonal findet sich beim Brügger Kontor angestellt und besoldet ein Läufer, der die Korrespondenz nach Lübeck und Danzig zu schaffen hatte, Hans. UB. VIII n. 436.

[3]) HR. 1. I n. 296 § 14.

[4]) Vgl. oben S. 85.

[5]) Unterhalt der Angestellten, Bestreitung der kirchlichen Erfordernisse, Jahresgeschenke an die eigenen und fremden Beamten, zu letzteren vgl. Hans. UB. V n. 206, Lappenberg, Stalhof, I S. 19f.

[6]) Das Londoner Kontor schlug dem brüggischen 1462 gegenseitige Unterstützung bei Eintreibung hinterzogener Bußen vor, HR. 2. V n. 263 § 52.

regelmäßig, sondern entsprechend einem jeweiligen Bedarf an größern Geldsummen. Dieser aber wurde noch vor dem Ausgang des Jahrhunderts bei der großen Mehrzahl der Kontore ständig.[1]) Die Höhe des Schosses an den einzelnen Kontoren war verschieden.[2]) Neben dem üblichen Schoß aber wurden an den verschiedenen Kontoren im 15. Jahrhundert für meist kürzere Zeiträume und augenblickliche Bedürfnisse, meist zur Deckung der Gesandtschaftskosten hansischer Städteboten, noch besondere Pfundzölle erhoben.[3]) Durch zahlreiche Erlasse gebot die Hanse der Kaufmannschaft die Zahlung des Schosses unter Androhung erheblicher Geldstrafen.

Ihren Abschluß hatte die Organisation der Kontore in ihrer Gerichtsgewalt, die sie ihren Mitgliedern gegenüber besaßen. Zwar

---

[1]) Alt war der Schoß beim Nowgoroder Kontor, vgl. Frensdorff, d. statutar. Recht usw. i. Abh. der Gött. Ges. der Wiss. 33 S. 7. In Brügge anfänglich nur vom Export, vgl. Stein, Genossensch., S. 87; in Bergen vom Import, HR. 1. I n. 357. Protest der Preußen gegen das Ständigwerden des Schosses in Brügge 1410, HR. 1. V n. 674 § 15. Für das Kontor zu Polozk vgl. Hildebrand i. Balt. Monatsschr. 22 S. 349, für das zu Opslo HR. 1. II n. 156 § 4.

[2]) In Prozenten vom Werte der Waren in Brügge anfangs $^1/_{720}$, später seit Vereinigung der Drittelskassen $^1/_{240}$, vgl. oben S. 69; in Bergen ebenfalls $^1/_{240}$ 1369, ein Jahrhundert später aber vielleicht beträchtlich mehr. HR. 1. I n. 511, vgl. n. 357, Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V S. XXXIIIff. 1476 hieß es HR. 2. VII n. 393 § 1: von 20 (oder 15?) M. lüb. 10 Witten, d. h. $^1/_{96}$ (oder $^1/_{72}$). Grautoff, Histor. Schriften, II S. 289 liest in demselben Aktenstück 50. M. lüb. statt 20. Wenn dies richtig, wäre der Schoß auch 1476 noch $^1/_{240}$ gewesen. Die Höhe des am Londoner Kontor entrichteten Schosses ist unbekannt. Die des Nowgoroder Schosses war in älterer Zeit $^1/_{400}$, ebenso in Polozk, vgl. Frensdorff a. a. O. 33 S. 6f., Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch. usw., II S. 25, S. 277, Hildebrand i. Balt. Monatsschr. 22 S. 349. Über den Schoß von 1392, $^1/_{200}$, vgl. HR. 1. IV n. 47 § 1ff., vgl. 417. Die Einführung eines verdoppelten Schosses durch die livländischen Städte in Höhe von zwei Dinningen vom Stück Silber am Nowgoroder Kontor 1451 stieß auf den Protest Lübecks, HR. 2. III n. 723 § 6.

[3]) Verschiedene kleinere Niederlassungen waren verpflichtet, den bei ihnen erhobenen Schoß an die großen abzuliefern, so Wilna an Kowno, Hirsch, Danzig, S. 167; die kleinen Kontore in England an das zu London, HR. 1. VIII n. 909, Hans. UB. IV n. 768. Später löste die Bostoner Niederlassung diese Verpflichtung durch jährl. Zahlung von 5 ℔ engl. ab, HR. 2. VII n. 338 § 194.7, § 203.7.8. Von der Niederlassung zu Sluys beanspruchte die zu Brügge die Einlieferung der dortigen Bußgelder, HR. 1. VI n. 474. Über die Regelung der Verschossung aus England unverändert durch Flandern geführter hansischer Güter siehe oben S. 67 f.

der Umfang derselben war verschieden. Die hohe hatten sich die Landesgewalten vorbehalten. Doch hatte Nowgorod auch auf diese verzichtet. Streitigkeiten von Hansen mit Nichthansen im Auslande gehörten allenthalben vor die fremden Gerichte. In England war der englische Alderman der Hansen als Justiziar der deutschen Kaufleute dafür bestellt; die Gerichte bei Prozessen zwischen Deutschen und Fremden dort mußten zur Hälfte aus Deutschen bestehen. Für den Bereich seiner Mitglieder aber hatte jedes Kontor die niedere Gerichtsbarkeit. Auch die Satzungen der Kontore verboten ihren Mitgliedern streng die Anrufung eines anderen als ihres eigenen Gerichts bei Streitigkeiten untereinander.

Das Recht der Kontore bestand aus einer Summe von Statuten, die aus der Heimat übertragen, in Anpassung an die Verhältnisse des Auslands verändert, wechselnden Anforderungen und Anschauungen gemäß weitergebildet, durch eigene spätere Satzungen sowie durch Verfügungen der Hanse ergänzt waren. Fragen des Handels und der Schiffahrt, Beschaffenheit der Waren, die Verfassung des Kontors sowie sein und seiner Mitglieder Verhältnis zur fremden Bevölkerung und Örtlichkeit, die Verwaltung hinunter bis in die kleinen Einzelheiten des täglichen Lebens, die Strafen — das war der wesentliche Inhalt derselben.[1]) Für zahlreiche Beschlüsse und Statuten der Hanse ist die Initiative ihrer Kontore, insbesondere desjenigen zu Brügge, entscheidend gewesen.

Wenn die Hanse während dieses Zeitraums durchweg das Bewußtsein hatte, daß sie im Auslande besser privilegiert sei als die anderen Nationen, daß sie dort das höchste erreichbare Maß an Vorzügen und Freiheiten besitze,[2]) so mußte sie um so mehr

[1]) Aufzeichnung der Skra in Nowgorod zuerst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Erst später kam es auch in England und Flandern zu derartigen schriftlichen Zusammenfassungen. Die Nowgoroder Statuten vgl. bei Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. usw. II, dazu Frensdorff, Das statutar. Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. der Gött. Ges. der Wiss. 33 u. 34, die englischen vgl. bei Lappenberg, Stalhof, II; zu beiden und über die flandrischen vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. III Anhänge I bis III. · Zahlreich sind im Hans. UB. verstreut einzelne Beschlüsse der Kontore.

[2]) Vgl. Band I S. 53f. — Die Gültigkeitsdauer der Privilegien war verschieden. Die englischen, flandrischen, russischen, nordischen, französischen galten als verliehen für ewige Zeiten, die holländischen waren auf Widerruf, „uppe wedderzegghent“, erteilt. In Holland wie auch Flandern aber wurde

den Wunsch hegen, den Genuß derselben ihren Angehörigen vorzubehalten, die Teilnahme Fremder daran zu unterdrücken. Unterstützt wurden solche Bestrebungen durch die Regierungen des Auslands selbst, die der Teilnahme anderer an den der Hanse verliehenen Privilegien vor allem im Interesse ihrer Zolleinkünfte mit Entschiedenheit widerstrebten.[1]) England bedrohte die Hanse geradezu mit dem Verluste der Privilegien, wenn sie Nichthansen daran teilnehmen ließ.[2])

Das Bedürfnis, hier feste Grenzen zu ziehen, machte sich innerhalb der Städtehanse als unmittelbare Folge ihrer Entstehung geltend und führte alsbald zu klaren Bestimmungen über die Berechtigung zum Genuß ihr Privilegien im Ausland und insbesondere über die Fähigkeit zur Bekleidung der Kontorämter, denen die Kontrolle über die Zusammensetzung der Kaufmannschaft oblag. 1366 stellte die hansische Versammlung zu Lübeck jenes Grundstatut auf, daß Bürger einer Stadt der deutschen Hanse sein müsse, wer die hansischen Privilegien genießen wolle. Gegenüber dem Verkehr nach Nowgorod war sie imstande, noch einen Schritt weiter zu gehen, indem sie schon für den Besuch dieser Stadt die Zugehörigkeit zur Hanse zur Bedingung machte.[3]) Dieselbe Versammlung verfügte über die Besetzung der Ältermännerämter der beiden Kontore zu Brügge und Bergen, daß nur Bürger von Hansestädten dazu genommen werden dürften. Gleichzeitig erneuerte sie dies Statut für das Kontor zu Nowgorod, wo es schon seit 1363 bestand.[4]) Sie lehnte damit die Auffassung des Kontors zu Bergen ab, daß die Älterleute ja vereidigt würden zur Wahrnehmung der

---

gelegentlich der altgermanischen Rechtsanschauung Ausdruck gegeben, daß Rechte, wenn man sie nicht nütze, hinfällig würden, Hans. UB. V n. 233, HR. 1. III n. 151, VI n. 606. Auch bezüglich der für ewige Zeit verliehenen Privilegien bestand die Auffassung, daß sie der Bestätigung jedes folgenden Herrschers bei seinem Regierungsantritt bedürften. Über die noch weitergehende Anschauung in Norwegen vgl. HR. 1. II n. 232 § 17, 240 § 13.

[1]) Vgl. Band I S. 53. — Namentlich England begehrte um der Kontrolle willen immer wieder in diesem Zeitraume, aber stets vergeblich, ein vollständiges Verzeichnis der Hansestädte.

[2]) Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI n. 328 § 10, HR. 2. V n. 263 § 48.

[3]) HR. 1. I n. 376 § 11, 13.

[4]) HR. 1. I n. 296 § 13, 376 § 12, 26.4, 380, 385, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 109 u. Anm. 1.

Interessen des Kontors, es also nicht darauf ankomme, ob sie Bürger von Hansestädten seien oder nicht.[1])

Auf erheblichen Widerstand stießen beide Statuten jedoch beim Brügger Kontor. Nach alter Praxis wurden dort Leute zugelassen und mit Ämtern betraut, gleichviel ob sie aus Städten, Schlössern oder Dörfern Deutschlands stammten, die also der strengen Forderung der Hanse nach Beheimatung in einer Hansestadt nicht genügten. Überdies war dort die Verflechtung der hansischen und nichthansischen Kaufmannschaft und Geschäftsverbindungen besonders stark und die Grenzlinien dadurch in starkem Maße verwischt. Unterstützung fand das Kontor in seinem Widerstand sowohl an der preußischen wie auch wohl an westlicheren Städtegruppen. Daher räumte die Hanse 1405 auch denen, die Knechte hansischer Bürger oder mit dem Gelde solcher ausgestattet waren, das Recht zur Benutzung der hansischen Freiheiten im Auslande ein, verbot jedoch ihre Erwählung zu Vorstehern der Niederlassungen. Das Brügger Kontor sprach 1406 durch besondere Ordonnanz Bastarden die Fähigkeit hierzu ab.[2]) Die Hanse selbst hielt an ihren Vorschriften, von einer vorübergehenden Milderung im Jahre 1418 abgesehen, in den Erneuerungen dieser Statuten 1434, 1447 und 1470 durchaus fest. Ihre Gültigkeit erstreckte sich auf alle Niederlassungen.[3])

Die Vorteile der hansischen Privilegien im Auslande sich zugänglich zu machen, wurden von den Nichthansen wiederholt Versuche gemacht. Sie verschafften sich gegen Geld Bürgerrecht und Bürgerbrief in kleinen Städten, ohne daß von diesen ihre feste Ansässigkeit dort verlangt wurde. Diesen Weg suchte ihnen der Hansetag 1417 zu verlegen. Zur Vorbedingung für die Teilnahme an den hansischen Rechten machte er außer dem Besitz des Bürgerrechts einer Hansestadt die Leistung der Bürgerpflichten in derselben und sprach den Kontoren das Recht zu, darüber Bescheinigung zu fordern. Zugleich verbot er, daß jemand in zwei Städten gleichzeitig Bürger sein dürfe.[4]) Der Hansetag 1434 wies die Vögte auf

---

[1]) HR. 1. I n. 357, 358. Erneuerung obiger Statuten durch die hans. Versammlung zu Lübeck 1399, IV n. 541 § 11.

[2]) HR. 1. V n. 83, 225 § 8, 9, 392 § 24, Hans. UB. V n. 753.

[3]) HR. 1. VI n. 398 § 3, 4, HR. 2. I n. 321 § 12, III n. 288 § 45, 47, VI n. 356 § 16, 23, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 110ff.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 97, 398 § 3, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 116 u. Anm. 2.

Schonen und anderswo im Norden besonders an, allen Nichthansen die Benutzung hansischen Grundes und Bodens zu verwehren und das Recht des Kaufmanns nur Mitgliedern der Hanse zuzugestehen.[1])

Noch erschwerendere Bestimmungen aber mußte die Hanse im Hinblick auf ihre bedeutenden Zollvorzüge in England treffen. Auch die Rücksicht auf England selbst nötigte sie dazu. Nichthansen, beschloß der Hansetag zu Lübeck 1447, sollten erst sieben Jahre im Dienst hansischer Kaufleute stehen, dann Bürgerrecht und Hausbesitz in einer Hansestadt erwerben, und wenn sie diese Bedingung nicht erfüllten, abermals sieben Jahre solchen dienen müssen, ehe sie für sich die hansischen Privilegien genießen durften. Auch dann aber sollten unter allen Umständen vom Genuß derselben ausgeschlossen bleiben Engländer, Holländer, Seeländer, Fläminger, Brabanter und Nürnberger, d. h. Angehörige aller ernstlich als Konkurrenten in Frage kommenden Nationen.[2])

Durch jene Einräumung aber wurde die Bedingung verletzt, die von England an die Verleihung der Privilegien geknüpft war. Das Kontor zu London verfügte daher 1457, um jeden Anstoß zu vermeiden, daß hansische Kaufleute nur Knechte in England anstellen und mit Gütern versehen dürften, die schon in der Hanse geboren seien, andere Diener aber entlassen sollten.[3]) Trotz der wiederholten dringenden Vorstellungen des Kontors hielt die Hanse noch lange an ihrem Statut fest. Erst als im Anschluß an den Frieden zu Utrecht 1474 die Statuten des Londoner Kontors revidiert wurden, fand sein Wunsch die Billigung der Hanse: am Kaufmannsrecht in England sollten nur Bürger und geborene Bürger der Hanse teilhaben.[4])

Eine verschärfte Abschließung gegen die Nichthansen im allgemeinen deutet es an, wenn Riga im Anfang des 16. Jahrhunderts in seiner Bursprache als hansischen Beschluß verkündete, daß künftig kein Nichthanse in Hansestädten als Bürger aufgenommen werden oder Bürgerschaft genießen dürfe, damit seine Konkurrenz

---

[1]) HR. 2. I n. 321 § 12, 35.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 72, 73, vgl. 546 § 10, Hans. UB. VIII n. 296, 299, 300, 302.

[3]) Hans. UB. VIII n. 534, vgl. HR. 2. V n. 263 § 48. Anders Stein, Beiträge usw. S. 119. Die strenge Haltung des Kontors vgl. schon das. IV n. 196 § 31, 365, dann V n. 712 § 29.

[4]) HR. 2. V n. 263 § 48, 712 §§ 8.4, 43, VII n. 138 § 118.

die geborenen Hansen im Gebrauch der Privilegien nicht beeinträchtige.[1])

Auch das Ausscheiden von Hansen aus ihrem Rechte machte die Hanse zum Gegenstand ihrer Statuten. Geschäftlicher Vorteil,[2]) Verheiratung mit Ausländerinnen waren die Hauptveranlassungen dazu. Schon 1362 wollten die wendischen Städte in ihrem Kriege mit Dänemark verhindern, daß Leute auf ihr Bürgerrecht in ihnen verzichteten und in andere mit Dänemark nicht im Kriege befindliche Städte übersiedelten, um mit dem Norden den von den wendischen verbotenen Verkehr fortzusetzen. Solche sollten nie wieder in einer der Städte jenes Bündnisses als Bürger aufgenommen werden.[3]) Allgemein gültiges Statut war es schon in den ersten Zeiten der Städtehanse, daß Hansen, die sich mit Ausländerinnen verheirateten und im Auslande wohnen blieben, der Mitgliedschaft und Vorzüge der Hanse verlustig gingen.[4])

Erst durch den Austritt offenbar zahlreicher Hansen aus der Verbindung[5]) wurde die Hanse 1421 veranlaßt, ein Statut dagegen zu erlassen. Sie verschärfte es auf Vorschlag des Brügger Kontors in den beiden folgenden Jahren und hielt trotz der ablehnenden Haltung des Hochmeisters und Rigas 1426 daran fest. Wer im Ausland, wo der hansische Kaufmann Stapel hielt, aus Eigennutz auf die Hanse verzichtete und Bürgerrecht erwarb, sollte nie wieder als Bürger in Hansestädten aufgenommen werden, vom Genuß der hansischen Privilegien ausgeschlossen sein, in Städten und Gebieten der Hanse künftig keinerlei Handel treiben, und wenn Schiffer, nie mehr von Hansen befrachtet werden, noch in Hansestädten des Ostens verkehren dürfen.[6])

Beide Ordonnanzen sollten einerseits strafen und abschrecken, andererseits die Verbindungen zerschneiden, die jene als Hansen mit anderen Hansen besessen hatten, damit ihr Übergang in die

[1]) Napiersky, Quellen usw. S. 237 § 91.

[2]) Vgl. z. B. Hans. UB. V n. 260.

[3]) HR. 1. I n. 267 § 5, vgl. 374 § 8, 376 § 14.

[4]) HR. 1. II n. 41 § 2, 210 § 8.4, VII n. 773 § 6, 774 B § 4. Vgl. bereits die Statuten der Malmöfahrer Hans. UB. II n. 486 § 6 (1329).

[5]) Die Gründe desselben vgl. Band I S. 365.

[6]) HR. 1. VII n. 383 § 6, 389, 438, 441 § 11, 442, 576, 577, 584, 590 § 1.3, 595 § 1.6, 609 § 2, VIII n. 59 § 12, Hans. UB. VI n. 411 § 1, 489 § 1, 503.

fremde Nation weder ihnen noch ihren neuen Genossen Vorteil auf Kosten der Hansen bringen könne. Beide wurden mit Ausnahme der Bestimmung über die Schiffer vom Hansetag 1434 erneuert und eingehend nun die völlige Abscheidung solcher um Vorteils willen abtrünniger und im Auslande sich verheiratender Hansen vom hansischen Handelsbetrieb ausgeführt. Sie wurden durchaus mit den Nichthansen auf eine Stufe gestellt, Handelsverbindungen von Hansen mit ihnen mit schweren Strafen bedroht. Folgende Hansetage, 1441, 1442, 1447 und 1461, bekräftigten, verschärften sogar noch diese Bestimmungen. Der Hochmeister aber ließ sie auch 1447 für Preußen nicht zu.[1])

Diese Bestimmungen zur Scheidung der hansischen und nichthansischen Kaufmannschaft wurden zugleich ergänzt durch andere, die die Geschäftsverbindungen zwischen beiden Gruppen insgesamt ins Auge faßten. Beim Kontor zu Nowgorod reichte das Verbot jederart Gesellschaftsverhältnisses zwischen Hansen und Nichthansen zu Handelszwecken schon ins 13. Jahrhundert zurück. Wiederholt wurde es im 14. den hansischen Kaufleuten vom Kontor in Erinnerung gebracht.[2]) Auch ein Statut des Kontors zu Brügge untersagte um 1360 den hansischen Kaufleuten Kompagnie und Widerlegung, d. h. Gesellschaftsformen jederart mit Flämingern. Die Hanse selbst verbot 1389 anläßlich ihrer Handelssperre gegen Flandern, also nur für einen besonderen Fall die Verbindungen zwischen Hansen und Holländern zu geschäftlichen Unternehmungen. Und zugleich verbot sie, auch für diese besondere Gelegenheit, ihren Kaufleuten, ihre Güter nach Holland an ihre Wirte oder andere Personen zu senden, die nicht im Recht des deutschen Kaufmanns seien.[3]) Und wieder eine neue Seite in diesen Bestrebungen war es, daß die preußischen Städte, jedoch vorerst vergeblich, 1399 ihren Bürgern und Landeseinwohnern den Handel mit Gästegut zu verbieten versuchten.[4]) Die Hanse selbst war einem Verbot des Geschäftsbetriebs

[1]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 120ff., HR. 2. V n. 121 § 5, vgl. 712 § 44. Die preußischen Städte erwogen Anfang der vierziger Jahre, wie sie es mit denen halten wollten, die ihnen das Bürgerrecht aufsagten, nach Polen übersiedelten, dann wieder zurückkehrten, HR. 2. II n. 515 § 13, 641 § 10, 642 § 6, 653 § 6.

[2]) Stein, Beiträge usw., S. 123, Hans. UB. III n. 321.

[3]) HR. 1. III n. 425 § 8, 11.

[4]) HR. 1. IV n. 537 § 2, vgl. 566 § 9, V n. 89 § 3, 99 § 7.

mit nichthansischem Gut nicht geneigt; sie verbot lediglich 1392, 1405 und 1407 ihren Kaufleuten, nichthansische Waren, die sie im Vertrieb hatten, an den Vorzügen der hansischen Privilegien teilnehmen zu lassen.[1])

Erst 1410 gab die hansische Versammlung zu Hamburg den seit 1402 von den livländischen Städten, vom Brügger Kontor, von den preußischen Städten erhobenen Forderungen nach und verbot die Sendung hansischer Güter an Fläminger und andere Nichthansen. Zugleich untersagte sie, wie sie schon 1405 auf Antrag des Kontors getan hatte, den Hansen jederart Gesellschaft mit Nichthansen.[2])

Schon 1370 und 1375 hatten sich die Norweger und Engländer beschwert, daß die Hanse ihnen die Verfrachtung ihrer Güter zusammen mit hansischen in hansische Schiffe verwehre.[3]) 1412 verordnete die Hanse für das Kontor zu Bergen, daß weder hansische Schiffer noch Kaufleute nichthansische Güter führen oder besorgen dürften.[4]) Auch der Zweck dieser Bestrebungen war die Einschränkung des nichthansischen Handels, indem man ihm die hansischen Schiffe vorenthielt.

Im großen hansischen Statut 1418 wurde das Verbot der Sendung hansischer Güter an Nichthansen nach Flandern bekräftigt, doch mit der Ausnahme, daß Bier, Wein und Hering an jedermann dorthin gesandt werden durften. Gesellschaften von Hansen mit Nichthansen wurden verboten und die Auflösung bestehender binnen Jahresfrist angeordnet.[5]) Jene Verordnung wurde von den Flämingern bald als sehr unangenehm empfunden, sie wurde also vielfach befolgt.[6]) Nicht so das letztere Verbot, so daß die Hanse 1422 noch besonders die Gesellschaftsverhältnisse der Einlegung oder

---

[1]) HR. 1. IV n. 541 § 11, V n. 225 § 8, 392 § 24, VI n. 70 § 19.

[2]) HR. 1. V n. 705 § 7, 720 § 9, vgl. 61 § 13, 185 § 12, 225 § 9, 392 § 26.9, 674 § 14, Hans. UB. V n. 937, Napiersky, Quellen usw. S. 216 § 39, 40.

[3]) HR. 1. II n. 4 § 3, III n. 318 § 3, vgl. 102, auch die Erklärung der Hanse II n. 210 § 8.1. Ein preußisches Verbot der Führung englischer Güter in preußischen Schiffen entsprang dem augenblicklichen Zerwürfnis mit England, II n. 309 § 4.

[4]) HR. 1. VI n. 70 § 17, vgl. 78 § 4.

[5]) HR. 1. VI n. 557 § 32, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 124 Anm. 4. Erneuerung beider Statuten HR. 1. VII n. 800 § 8, 9, VIII n. 59 § 9.

[6]) Vgl. HR. 1. VII n. 355 § 1, 487 § 9, 491.

Widerlegung von Gut mit Nichthansen verbot. Zugleich untersagte sie den Ihrigen, Güter der Fläminger und Russen zu führen oder zu herbergen, außer wenn sie Wirte derselben waren.[1])

Nach dem Vorangang der livländischen Städte erneuerte der Hansetag 1434, da diese Statuten nicht nach Wunsch befolgt wurden, zunächst die beiden 1418 erlassenen gegen die Vergesellschaftung mit und gegen die Sendung von Waren an Nichthansen unter Verschärfung der Strafen. Zudem hob er nun endlich den Geschäftsbetrieb mit nichthansischen Gütern ganz auf; weder in den Hansestädten noch anderswo sollten Hansen solche in Empfang nehmen und handeln bei Strafe einer Mark Goldes.[2]) Noch weiter in der Abschließung gingen das Kontor zu Brügge und die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1434/35 sich in Flandern aufhielt. Sie gestattete dem Kontor auf seinen Wunsch den Erlaß einer Ordonnanz, durch die den Hansen verboten wurde, Nichthansen Mitteilung zu machen über irgendwelche Güter, die sie oder andere hansische Kaufleute über See erwarteten.[3])

Der Hansetag zu Lübeck 1441 erteilte bei abermaliger Erneuerung des Vergesellschaftungsverbots den einzelnen Städten und Kontoren der Hanse die Erlaubnis, jedermann bei seinem Eid darüber zu befragen, ob er das Statut beobachte. Auch die Hansetage zu Stralsund 1442, zu Lübeck 1447 und 1461 erneuerten die bisherigen Statuten.[4]) Inzwischen verboten die livländischen Städte 1443 in genauerer Auslegung des Statutes von 1434, daß kein Deutscher von Holländern Kapital annehmen dürfe, um damit für sie tätig zu sein, und beschlossen 1445, daß niemand ohne Mitwissen des Rates Güter der Russen herbergen dürfe.[5])

---

[1]) HR, 1. VII n. 487 § 14, 17, vgl. n. 355 § 11, 363. Reval sträubte sich gegen Vergesellschaftungen zwischen den Seinen und Skandinaviern, Livl. UB. VIII n. 692, die preuß. Städte suchten solche zwischen den Ihrigen und Polen zu unterdrücken, HR. 1. VIII n. 32 § 4, 5, 8, 41 § 2 u. a. m.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 11, 321 § 14—16. Zu letzterem vgl. II n. 76 § 9 Antwort.

[3]) HR. 2. I n. 393 § 11, 394 § 9.

[4]) HR. 2. II n. 439 § 29, 608 § 15, III n. 288 § 58, 59, V n. 121 § 5, 14. Vgl. die Zertifikate Hans. UB. VIII n. 29, 75, 288, 299, worin d. Fürsorge Kölns für die Befolgung des Statutes über die Vergesellschaftung hervorgeht.

[5]) HR. 2. II n. 701 § 8, III n. 216 § 18. Vgl. n. 598 § 4, 17 u. die Ausdehnung jenes Statutes auf die Nürnberger 1461 das. V n. 60 § 5.

Jedoch die Stapel- und Schoßpolitik der Hanse in den Niederlanden hatte zur Folge, daß Hansen in wachsender Anzahl ihre Güter an Nichthansen sandten, um sich der Schoßzahlung zu entziehen. Schon 1465 sah sich die Hanse dadurch zur abermaligen Einschärfung des entsprechenden Statutes veranlaßt.[1] Dann aber erneuerte der Hansetag 1470 die Statuten von 1434 gegen die Gesellschaftsbildungen zwischen Hansen und Nichthansen, gegen das Senden und Befehlen hansischer Waren an Nichthansen, gegen Empfang und Hantierung nichthansischer Güter durch Hansen daheim und in der Fremde.[2] Er fügte hinzu das Verbot, daß Bewohner von Hansestädten aus dem Auslande Geld oder Waren von Nichthansen mitnahmen, um für sie damit Handel zu treiben. Baiensalz insbesondere sollten nur diejenigen, die es redlich und recht gekauft hätten und für die es eingeschifft sei, im Osten aus den Schiffen empfangen.[3]

Die Klagen des Brügger Kontors aber über die Verletzung der Hauptstatuten durch die Hamburger, durch die hansischen Kaufleute ganz allgemein hörten nicht auf und waren anscheinend wohlberechtigt. Die Hanse versprach zwar dem Kontor 1476 ihre Hilfe, aber dies war nur ein schwächlicher Trost.[4] Die Vergesellschaftung mit, die Sendung der Güter an Nichthansen im Auslande war für die hansischen Kaufleute dauernd sehr verlockend. Denn besser als die dorthin kommenden Kaufleute und wohl auch im allgemeinen besser als die hansischen Lieger waren die Landeseinwohner im Besitze der Kenntnisse, die ein möglichst vorteilhafter Absatz der Waren verlangte. Und an diesen natürlichen Verhältnissen fand diese Seite der hansischen Handelspolitik ihre Schranke.

Eine oft von der Hanse behandelte Frage, die ebenfalls die geschäftliche Verbindung zwischen Hansen und Nichthansen betraf, war der Borghandel, Empfang oder Hingabe von Waren unter Vereinbarung künftiger Bezahlung, Kreditgeschäfte aller Art. Schon die Skra von 1296 verbot den Borghandel mit den Russen. Und

---

[1]) HR. 2. V n. 744 § 4, vgl. 712 § 14.4, 717 § 16. Diesmal ist neben den ausgenommenen Ventewaren auch Korn genannt.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 17—19, vgl. Napiersky, Quellen usw., S. 236 § 87, S. 237 § 89, 90.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 26, 27.

[4]) HR. 2. VI n. 465 § 3, 4, 488, 489 § 3, 4, 514 § 10, 11, 596 § 14, 19, VII n. 189 § 8, 190 § 8, 369; 338 § 189.2.3, § 190.2.3.

für diesen erließ auch die Hanse gotländischen und lübischen Anteils 1366 ihr erstes Verbot desselben. Beim Kauf sollten Ware und Bezahlung unmittelbar gegeneinander ausgetauscht werden.[1]) Der leitende Gesichtspunkt war der, daß der Borgkauf zu schnellem Verkauf der Ware zwang, um Geld zur Befriedigung des Verkäufers zu schaffen, also die Preise warf. Die livländischen Städte verfügten von sich aus 1399 ein Verbot des Borghandels mit den Russen, die preußischen Städte schlossen sich demselben an, ebenso das Kontor zu Polozk.[2]) Gegenüber dem Borghandel mit den Russen war Einmütigkeit unter den beteiligten Städten ziemlich bald erzielt.

Wesentlich schwerer hielt dies gegenüber Flandern. Die livländischen Städte hatten 1399 die Abschaffung auch des Borghandels mit den Flämingern angeregt. Lübeck war damit einverstanden. Aber das erste 1401 versuchsweise auf drei Jahre erlassene Verbot desselben stieß bei Dortmund, den preußischen Städten, dem Kontor zu Brügge selbst auf Widerstand, während von den livländischen Städten seine Ausdehnung auch auf den Verkehr mit den niederländischen Nachbarlandschaften vorgeschlagen wurde. Auch das Brügger Kontor hielt eine einheitliche Regelung der Frage für die ganzen Niederlande für das Beste. Energisch mußte die Versammlung zu Lübeck 1402 die Beobachtung des Statuts von 1401 gebieten.[3])

Aber die Schwierigkeiten, die der Durchführung des Verbots im Westen entgegenstanden, waren offenbar in verschiedenen Richtungen sehr groß. Es mußte den Handel geradezu den Konkurrenten zudrängen, die Kredit nahmen und gaben. Wieder gingen die livländischen Städte voran. Das Kontor zu Brügge sollte den Kaufleuten einen Eid abnehmen und Atteste darüber ausstellen, daß das von ihnen nach Livland geführte Gut nicht auf Borg gekauft sei. Kein auf Borg gekauftes Gut sollte ins Land gelassen werden.[4]) Das Kontor zu Nowgorod schloß sich diesen Forderungen an. Zögernd gab ihnen 1411 das Kontor zu Brügge nach, verlangte

[1]) HR. 1. I n. 376 § 26.2.

[2]) HR. 1. IV S. 517, vgl. n. 47 § 23, VIII n. 967; V n. 1 § 8, Hans. UB. V n. 576.

[3]) HR. 1. IV n. 629—631, V n. 23 § 1, n. 25, 27, VIII n. 999, V n. 61 § 12, 74 § 5, 83, 84.

[4]) HR. 1. V n. 239, vgl. Hans. UB. V n. 694; HR. 1. VI n. 5, 7.

aber, daß auch der Handel, der von Lübeck und Preußen aus mit flämischen Waren nach Livland betrieben werde, beseitigt werden müsse.[1]) Und nun gingen die livländischen Städte an die Durchführung ihres Verbots, suchten Umgehungen desselben zu vereiteln, erreichten auch den Anschluß Lübecks.[2]) Die Folge ihres scharfen Vorgehens war, daß sich in Flandern ein Tauschhandel von Wachs und Werk gegen Tuch zu entwickeln begann, der Handel also von vorgeschritteneren auf veraltete Geschäftsformen zurückwich.[3])

Erst der Hansetag 1417 erließ auf Anregung des Kontors zu Brügge ein ganz allgemeines Statut gegen den Borgkauf in Flandern. Nur gegen bares Geld sollten die flandrischen Tuche dort gekauft werden.[4]) Aber in dieser Allgemeingültigkeit des Statuts sah das Brügger Kontor eine schwere Gefahr. Dem hansischen Kaufmann dürfe das Einkaufen auf Kredit nicht untersagt werden, da er auf die gleiche Art verkaufen müsse. Ein so allgemeines Verbot aber liefere den Nichthansen eine vorzügliche Waffe, um die hansischen Kaufleute aus dem Handel zu bringen. Die Hanse beschränkte daher 1418 ihr Statut auf den Verkehr mit flandrischem Gut nach Livland und Rußland.[5])

1422 aber kehrte die Hanse zu dem extremen Standpunkt zurück; nur bar gegen bar sollte aller Handel zwischen Hansen und Nichthansen erfolgen. Auch das Statut des Hansetags 1434 war, wenngleich auf Widerruf erlassen, ebenso allgemein gefaßt.[6]) 1442 bekräftigte die Hanse insbesondere das Verbot des Borghandels mit den Russen, 1447 das Statut von 1434.[7])

Flandern gab in den Verhandlungen, die es im Winter 1447 mit einer hansischen Gesandtschaft führte, seinem Unwillen über die Forderung der Hanse nach sofortiger Barzahlung der in Flandern

---

[1]) HR. 1. VI n. 58, 59, vgl. S. 127 Anm. 1, Hans. UB. V n. 1048, 1079, 1110, 1111, 1152, 1153, VI n. 30, 41, 67, 79, 88.

[2]) HR. 1. VI n. 164, 166. Die Haltung des Lüneb. Hansetages das. n. 68 A § 51.

[3]) Hans. UB. V n. 1140.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 72, 398 § 10, 400 § 15.

[5]) HR. 1. VI n. 475 § 10.1, 557 § 15, vgl. VII n. 609 § 18, VIII n. 5, HR. 2. I n. 226 § 6, Hans. UB. VI n. 473, 480.

[6]) HR. 1. VII n. 487 § 17, HR. 2. I n. 321 § 17, vgl. 393 § 1, 394 § 1.

[7]) HR. 2. II n. 608 § 17, III n. 216 § 18, 288 § 60, 345 § 12.

von den Hansen zum Verkauf gebrachten Waren lebhaft Ausdruck. Tatsächlich aber beschränkte sich die Hanse auch jetzt im wesentlichen darauf, den Borghandel in ihrem Verkehr Flandern—Rußland zu verhindern und suchte ihn im Verkehr mit den Russen insbesondere durch die schärfsten Bestimmungen 1453 zu erzwingen.[1]) Es war eine offenbar nicht ganz seltene Geschäftsform, daß der hansische dem russischen Kaufmann Tuch gab und vertragsmäßig bezahlt werden sollte, wenn dieser das Tuch im Ausschnitt verkauft hatte.

Während das Kontor zu Brügge 1461 Einwände gegen die Fortdauer des Borgkaufsverbots erhob,[2]) beantragte umgekehrt das Kontor zu London 1462 bei der Hanse ein Verbot des Borgkaufs der Tuche in England. Denn erstens sei der Borgkauf eine Verteuerung der Ware, zweitens befördere er die Unredlichkeit, indem Kaufleute mit dem anvertrauten Gut davongingen, ohne wieder von sich hören zu lassen, und dadurch leide das Ansehen des hansischen Kaufmanns in England und werde ihm seine Stellung dort sehr erschwert.[3]) Es ist nicht bekannt, wie die Hanse sich zu diesem Antrage stellte. Die Hansetage 1470 und 1476 erneuerten speziell das Verbot des Borghandels mit den Russen und anderen Nichthansen dort.[4])

Auch in der Borghandelspolitik der Hanse spielte neben dem Wunsche, die Solidität ihres Handels zu bewahren, die sie durch das Kreditieren bedroht sah, die Absicht eine wichtige Rolle, die geschäftlichen Beziehungen zwischen Hansen und Nichthansen auf die möglichst kürzeste Frist und das geringste Maß der Verknüpfung, auf den Kaufakt selbst zu beschränken. Bei den anderen vorher angeführten Statuten war maßgebend für die Hanse der Gesichtspunkt, einem Wettbewerb der Fremden jede Möglichkeit einer Förderung durch die eigene Betriebsamkeit der Hansen zu entziehen. Demselben Zweck verdankte eine Anzahl anderer Vorschriften ihre Entstehung, mit denen die Hanse der Tätigkeit der Fremden in ihrem eigensten Bereich wehren wollte.

Die Wirtschaftspolitik der einzelnen Städte wurde beherrscht

[1]) HR. 2. III n. 598 § 17, 723 § 5, IV n. 140 § 3, 196 § 27, vgl. 319, 369 § 4, 422 § 3.

[2]) HR. 2. V n. 141, vgl. n. 121 § 5.

[3]) HR. 2. V n. 263 § 49.

[4]) HR. 2. VI n. 356 § 11, 13, VII n. 338 § 209, vgl. HR. 3. I n. 65 § 6.

von dem Streben, die eigenen Angehörigen und Händler zu bevorzugen vor den fremden am Platze. Im Laufe der Zeit wurde diese Politik von ihnen immer straffer und abschließender durchgebildet.[1]) Das Stadtrecht stellte die Gäste in den meisten Richtungen ungünstiger als die Einheimischen. Die Hanse schloß sich, als sie für den ganzen Bereich ihrer Verbindung ein Gästerecht auszubilden begann, diesen im wesentlichen übereinstimmenden Tendenzen ihrer einzelnen städtischen Mitglieder an. Die Nichthansen sollten geringere Bewegungsfreiheit und Verkehrsrechte in den Bundesstädten haben als die Angehörigen der Hanse insgesamt. Die Hanse diente dadurch einer Verstärkung der einzelstädtischen, auf das gleiche Ziel gerichteten Fremdenpolitik, wie sie andererseits dieser bedurfte, um überhaupt ihre Maßregeln anerkannt und angewandt zu sehen.

Bestimmte, festumgrenzte Privilegien, wie sie die Hansen überall im Auslande zu erwerben gewußt hatten, besaßen die Fremden in hansischen Gebieten nicht. Weder wurden ihnen solche von einer einzelnen Stadt, noch einem Territorium, noch von der Hanse im ganzen zugestanden. Sie blieben in einer schwankenden, auf Herkommen begründeten Stellung, die jederzeit anderen Anschauungen der Politik entsprechend verändert werden konnte. Kamen fremde Nationen, wie namentlich die Engländer, mit Werbungen um feste Privilegien, so stießen sie auf die Meinung, daß sie sich ohne solche sicher viel wohler befänden, als die Hanse im Auslande mit solchen. In der Tat war noch bis hoch ins 14. Jahrhundert die Stellung der Nichthansen in den Hansestädten verhältnismäßig günstig. Sie waren eben bisher nicht zahlreicher aufgetreten, man hatte bisher keinen Grund, ihretwegen besorgt zu sein. Man sah ihnen offenbar, wie ihre späteren Klagen über Verletzung alten Herkommens erkennen lassen, viel nach, nahm es weder mit dem Verbot des Detailhandels, noch des Verkehrs ins Hinterland, noch des Handels mit anderen Gästen in den Städten und mit anderen in der späteren hansischen Fremdenpolitik so wichtigen Bestimmungen genau.

Erst langsam gelangte die Hanse zur Aufstellung fester Regeln für den Verkehr und Aufenthalt der Nichthansen in ihren Städten

---

[1]) Vgl. auch v. Below, Über Theorien der wirtsch. Entwickl. der Völker usw. i. Hist. Ztschr. 86 S. 65.

und Gebieten. Soweit dieselben die Schiffahrt der Nichthansen zum Gegenstande haben, sind sie im vorhergehenden Kapitel besprochen worden.[1]) Die Beförderung nichthansischer Kaufleute und ihrer Güter nach Livland wurde den hansischen Schiffern vom Brügger Kontor 1402 untersagt.[2]) Und Livland war es auch, auf das sich der erste hansische Beschluß zur Beschränkung des Verkehrs der Fremden im Hinterlande der Hansestädte bezog. 1417 beschloß der Hansetag, daß Nichthansen nur in den Seestädten Handel treiben, von dort nicht ins Binnenland Handels halber ziehen dürften.[3]) Es sollten nicht durch ihre Konkurrenz die günstigen Preisverhältnisse im Hinterland den hansischen Händlern verschlechtert, der Umfang des hansischen Handels überhaupt vermindert werden. Zugleich fügte die Hanse noch eine weitere jedoch für ihren ganzen Bereich gültige Beschränkung hinzu: Nichthansen sollten in Hansestädten nur mit Bürgern Handel treiben, ihre Geschäfte überhaupt im Ankunftshafen erledigen. Schon 1396 hatte die Hanse ein solches Verbot des Handels der Gäste untereinander den Engländern gegenüber ins Auge gefaßt. Aber in Preußen wollte man ihn trotz des Statuts 1419 gestatten, falls sie die so eingehandelten Güter ausführten und nicht im Lande verkauften.

Der weitere Beschluß des Hansetags 1417, daß Nichthansen auch innerhalb des ganzen anderen hansischen Gebiets in den Seestädten sich aufhalten, nicht in Dörfern und Landstädtchen, also im Hinterlande Handel treiben sollten, wurde anscheinend vorerst nicht in Kraft gesetzt.[4]) Dagegen erließ die Hanse 1417 und 1418 für ihr ganzes Gebiet Statuten über den Kornhandel. Der direkte Einkauf des Korns durch Fremde von den Produzenten im Binnenlande sowie in ungewöhnlichen Häfen und die Verschiffung aus solchen sollten unterdrückt, der Kornhandel für die Nichthansen an die hansischen Seestädte und die hansischen Bürger gebunden sein. Diese Seite ihrer Politik fand durchaus Zustimmung und Unterstützung bei ihren einzelnen Mitgliedern.[5])

[1]) Vgl. oben S. 376 ff.

[2]) Hans. UB. V n. 545, 562.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 90.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 91, vgl. IV n. 360 § 4, VII n. 13 § 3. Stein, Beiträge usw., S. 129.

[5]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 130 f.

Aber das Streben nach Beschränkung des nichthansischen Handels in den Hansestädten selbst äußerte sich auch in verschiedenen anderen Richtungen. Ohne praktische Folgen allerdings war noch die Erwägung der preußischen Städte 1399, daß Gäste nur mit eigenem oder ihrer Brotherren Gut arbeiten sollten, sowie der Antrag des Brügger Kontors 1425, daß den westlichen Nichthansen das Halten von Liegern in den Hansestädten überhaupt verboten werden solle.[1]) Am leichtesten durchzuführen war eine Monopolisierung des Handels und Verkehrs für die Hansen in Livland. Es gelang denn auch, Engländer, Fläminger und andere während dieses Zeitraums von Livland fernzuhalten, nicht aber die Holländer, deren Warenverkehr nach Livland, als diese Bestrebungen einsetzten, schon nicht mehr unbeträchtlich war und auf deren Verkehr überhaupt die Livländer selbst nicht verzichten wollten. Die Versuche der Hanse 1423 und 1426, nicht nur den Handel, sondern auch die Schiffahrt nach Livland den Holländern zu verbieten, also ihr Monopol durchzuführen, scheiterten an dem entschiedenen Widerstande der livländischen Städte.[2]) Doch hielten sie fest an den früheren hansischen Statuten, schlossen die Nichthansen vom Binnenlande aus, forderten die Erledigung ihrer Geschäfte im Ankunftshafen und verboten ihnen außerdem den direkten Handel dort mit den russischen Gästen.[3]) Es war folgerichtig, daß die Hanse schon 1417 und wiederholt später die Erlernung der slawischen Sprachen durch Nichthansen in Livland verbot.[4])

Der Hansetag 1434 bekräftigte das Statut über den Ausschluß der Nichthansen vom livländischen Binnenlande.[5]) Und nun griff auch in Preußen eine schärfere Strömung gegen den Handel der nichthansischen Gäste Platz. Hier war ihre Stellung bisher sehr günstig, derjenigen der hansischen Gäste gleich gewesen. Sie trieben Kleinhandel, mieteten Häuser, blieben Jahr und Tag, zogen im

---

[1]) HR. 1. IV n. 537 § 3, vgl. 566 § 9; VII n. 800 § 26, vgl. VIII n. 59 § 13. Stein, Beiträge usw. S. 132.

[2]) HR. 1. VII n. 609 § 23, VIII n. 59 § 18.

[3]) HR. 1. VIII n. 4, HR. 2. I n. 226 § 7, II n. 701 § 7, die Behauptung der Holländer das. n. 132 § 4, 134 war übertrieben.

[4]) Vgl. die Zusammenstellung der Nachweise bei Stein, Beiträge usw., S. 136 Anm. 1.

[5]) HR. 2. I n. 321 § 34, vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 226 § 85.

Binnenland umher u. a. Mit ihrer zunehmenden Menge wurde auch ihr Handelsbetrieb immer stärker als empfindliche Konkurrenz in den großen Städten des Landes gespürt. Und die schweren wirtschaftlichen Schäden, die sie durch den Polenkrieg von 1422 erlitten, trugen mit dazu bei, sie im Interesse ihrer Bürgerschaft an eine Beschränkung des Fremdenhandels denken zu lassen. Doch gelang es ihnen weder, den Aufenthalt der Nichthansen auf drei Monate, noch ihren Handelsbetrieb auf den Ankunftshafen zu beschränken.[1]) Orden, Ritterschaft und Landstädte widerstrebten der größeren wirtschaftlichen Abhängigkeit, in die sie dadurch ihren eigenen Seestädten gegenüber versetzt werden mußten. Erst 1435 entschlossen sich die preußischen Städte, den Handel der Gäste im Binnenland zu verbieten,[2]) und führten fortan mit Konsequenz, freilich unter gelegentlich heftigem Streit mit jenen Machtgruppen, erst die Beschränkung des englischen, dann auch des holländischen Verkehrs auf die Seestädte und innerhalb dieser durch.

Auch über die Dauer des Aufenthalts der Nichthansen in Hansestädten hatte die Hanse 1434 zum erstenmal Bestimmungen getroffen, indem sie dieselbe auf drei Monate herabgesetzt und die Winterlage dort zwischen dem 11. November und 22. Februar ihnen überhaupt verboten hatte.[3]) Aber die Durchführung dieses Statuts stieß in Wismar, Stralsund, Greifswald und anderen pommerschen Städten auf Schwierigkeiten. Der Hansetag 1442 erneuerte es unter Ausdehnung der Aufenthaltsfrist auf vier Monate und verbot den Nichthansen und namentlich den Schotten, offene Keller zu halten und darin Handel zum Nachteil der hansischen Bürger zu treiben.[4])

Überhaupt konnte die Hanse 1447 mit besserer Aussicht auf Erfolg auf die Durchführung und Verallgemeinerung älterer Statuten zurückkommen. Wie sie schon 1417 geplant hatte, verbot sie nun für ihr gesamtes Gebiet den Handel der Nichthansen in Dörfern und Landstädten und erneuerte ihr Statut über den Getreideexport. Die livländischen Städte frischten 1450 das Verbot des Verkehrs aller Nichthansen, die Holländer ausgenommen, nach Livland und Rußland auf. Danzig erhielt durch das große Privileg König

[1]) HR. 1. VII n. 461 § 1, 19.
[2]) HR. 2. I n. 423 § 9.
[3]) HR. 2. I n. 321 § 27. Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 135 Anm. 2.
[4]) HR. 2. II n. 608 § 28.

Casimirs 1457 völlig freie Hand gegen den Handel und Verkehr der Fremden.[1])

Erst 1469 regte die Tatsache vorgekommener Winterlage von Holländern die livländischen Städte zu neuen Erwägungen an. Eine Bekräftigung der verschiedenen Statuten gegen den Handelsbetrieb der Nichthansen in hansischen Gebieten brachte ein Jahr später der Augusthansetag zu Lübeck: gegen ihren Verkehr im livländischen Binnenland und überhaupt in Dörfern und kleinen Städten des hansischen Gebiets, gegen das Erlernen der russischen Sprache durch sie, gegen einen länger als vier Monate dauernden Aufenthalt, gegen ihre Winterlage, ihren Gewandausschnitt und das Halten offener Keller, sowie gegen den Handel der Holländer in Livland.[2]) Aber gegen dessen Unterdrückung sträubten sich die livländischen Städte nach wie vor. Danzig und Königsberg behielten sich die Behandlung des Kleinhandels der nichthansischen Gäste vor. Lübeck und Hamburg andererseits beschränkten den Holländern, wie diese 1473 klagten, den Aufenthalt sogar auf nur zwei Monate und setzten als Anfangstermin der Winterlage für sie bereits den 29. September fest.[3])

Selten hat die Hanse sich mit der Stellung der aus dem Hinterland kommenden slawischen Händler beschäftigt. Dies blieb im wesentlichen der Politik der östlichen Städtegruppen selbst überlassen. Und diese sorgten dafür, daß der Seeverkehr der Slawen anscheinend noch im 14. Jahrhundert aufhörte, und behandelten sie im allgemeinen wie die überseeischen Nichthansen. Doch richtete die Versammlung zu Lübeck 1476 an den livländischen Ordensmeister einen Protest gegen die Bevorzugung des Verkehrs der Russen, gegen ihre Gleichstellung mit den hansischen Kaufleuten und forderte ihn zur Befolgung der alten Praxis gegen die Russen auf.[4])

Auch gegenüber den oberdeutschen Kaufleuten, die die Hansestädte aufsuchten, nahm die Hanse als Ganzes nicht Stellung, sondern jede Stadt oder Gruppe von Städten, die sich dadurch

---

[1]) HR. 2. III n. 288 § 43, 46, 598 § 4, siehe oben S. 165.

[2]) HR. 2. VI n. 144 § 3, 356 § 20, 21, 24, 25, vgl. Napiersky, Quellen usw., S. 234 § 66, 67.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 21, 24, VII n. 39 § 6, vgl. 81 § 2.

[4]) HR. 2. VII n. 364.

belästigt fühlten.[1]) Anders war ihr Verhalten gegenüber den Lombarden. Der Geldhandel, der zum großen Teil zwischen den Gebieten nördlich der Alpen und Italien angeregt worden war durch die Kreuzzüge, hatte sie über die Alpen geführt nach Frankreich, England, den Rheinstädten, den Niederlanden. Überall in großen und kleinen Städten ließen sich italienische Gesellschaften nieder. Durch Privilegien suchten Städte und Landesherren diese Inhaber des neuen Machtmittels an sich zu fesseln.[2]) Brügge wurde natürlich der Hauptsitz ihres Geschäfts; die großen italienischen Banken hatten dort ihre Zweiggeschäfte und Vertreter. Auch in rheinischen und westfälischen Hansestädten ließen sich Lombarden nieder, namentlich in Köln.[3])

Weiter nach Osten hin verbreiteten sie sich nur ganz spärlich. Dort wehrte man sich denn auch bald entschieden gegen ihre Festsetzung. Schon um 1350 wurde ein Lombarde von der hansischen Niederlassung in Nowgorod abgewiesen, der über Riga dorthin gelangt war. Die Maßregel wurde dem Ordensmeister gegenüber begründet mit dem dort bestehenden Verbot der Gemeinschaft mit Lombarden und anderen nichthansischen Kaufleuten. Auch über Reval versuchte ein Lombarde 1398 in Verkehr mit Rußland zu treten, wurde dafür aber bestraft.[4]) Schon 1397 setzten die preußischen Städte beim Hochmeister ihr Verlangen nach Ausweisung eines Lombarden durch.[5])

Wiederholt beantragte das Brügger Kontor seit 1400 bei der Hanse, den Lombarden in allen Hansestädten das Geleit zu entziehen, sie weder als Händler, noch als Wechsler in Lübeck, Hamburg, den preußischen und anderen Städten an der See zu dulden. Während die preußischen Städte damit durchaus einverstanden waren, erklärte der Hansetag 1407, man wisse von keinem Lombarden, der in den Städten Handel treibe.[6]) Erst der Lüneburger

---

[1]) Vgl. oben S. 273ff., 277f.

[2]) Vg. Band I S. 265.

[3]) Vgl. Schulte, Gesch. des mittelalt. Handels u. Verkehrs zwischen Westdeutschl. u. Ital., I S. 303ff. Über ihre Stellung in Köln vgl. Lau, Entwickl. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. der Stadt Köln S. 234.

[4]) Hans. UB. III n. 180, vgl. S. 478; V n. 557, VI n. 269 § 3, HR. I. V n. 238 § 11, VIII n. 1030 § 8.

[5]) HR. I. IV n. 397 § 14.

[6]) HR. I. IV n. 570 § 25, 575, V n. 225 § 10, 241 § 6, 392 § 26.11.

Hansetag 1412 beschloß die Ausweisung der Lombarden.[1]) Das Hindernis eines solchen Beschlusses war wohl früher Lübeck gewesen. Auch dem Verlangen seiner Gemeinde nach Ausweisung eines Lombarden hatte der Rat der Stadt sich seinerzeit widersetzt. Nun war dort die Gemeinde am Ruder. Sie begehrte auch von Wismar 1414, keine Lombarden zu geleiten.[2]) Dennoch tauchte 1413 ein italienisches Bankhaus in Lübeck auf, das anscheinend eine Filiale des Bankhauses der Medici in Florenz war und von einem Florentiner Gerhard de Boeris geleitet wurde, der mit einer Lübeckerin verheiratet war und sich großen Ansehens in der Stadt erfreute. Das Bankhaus besorgte unter anderem auch Geldüberweisungen aus dem skandinavischen Norden nach Venedig, von Danzig nach Rom und Basel. Nach dem Tode seines Leiters 1449 wurde es aufgelöst.[3]) Bestimmte Zeugnisse für das Vorhandensein von Lombarden in Hansestädten nach 1412 liegen außerdem nicht vor.[4]) Die starke Abneigung, der sie überall dort begegneten und die wohl ihrem großen Geldwucher in erster Linie zuzuschreiben ist, hielt sie fern.

Durchaus verwandt den Lombarden waren Stellung und Erwerbstätigkeit der Juden. Für den hansischen Warenhandel war ihre Bedeutung wohl noch geringer als die der Lombarden. In der hansischen Handelsgesetzgebung spielen sie gar keine Rolle. Es blieb Sache der einzelnen Städte, sich mit ihnen abzufinden. Im Warenhandel großen Stils scheinen sie nur im Osten eine erhebliche Rolle gespielt zu haben. In Polen und Litauen waren sie in großer Zahl daheim. Das Geschäft zwischen den deutschen Kaufleuten der preußischen Ordensstädte und den slawischen lag schon im 15. Jahrhundert zum guten Teil in ihrer Hand. In den preußischen Städten selbst waren sie vom Verkehr als Kaufleute anfänglich ausgeschlossen. Der Friede von Brecz 1435 räumte diese Schranke hinweg. Aber schon vor 1435 hatte Danzig litauische Handelsjuden bei sich zugelassen.[5])

---

[1]) HR. 1. VI n. 68A § 11.

[2]) Städtechron. 26 S. 399 § 19, HR. 1. VI n. 148.

[3]) Lüb. UB. VII n. 501, VIII n. 305, 386, 615, 641, 669, 701, IX n. 196. Vgl. Pauli, Lüb. Zustände, II S. 104ff.

[4]) Vgl. HR. 1. VII n. 800 § 25, HR. 2. I n. 321 § 29.

[5]) Script. rer. Prussic. III S. 448c. 60, HR. 2. I n. 492 § 5.4, II n. 193 § 5, Hirsch, Danzig, S. 165. Vgl. oben S. 194.

Auch der Kramhandel ist gelegentlich unter einen hansischen Gesichtspunkt gebracht worden. Nichthansische landfahrende Krämer erschienen in den Hansestädten sehr zahlreich und in sehr mannigfaltiger Zusammensetzung.[1] Das oberdeutsche Element, voran die Nürnberger, war unter ihnen am stärksten vertreten. Die Bewegungsfreiheit, die der lübische Rat ihnen auch zur Unzufriedenheit seines eigenen Krämeramts gestattete, steht in Kontrast zu der Politik starker Beschränkung, der sie in Preußen seit 1438, in Livland seit 1458 unterworfen wurden.[2] 1470 verbot der Hansetag, daß irgendeine Stadt Nichthansen Teilnahme an den hansischen Freiheiten gewähre, indem sie ihnen Freibriefe zum Kramhandel erteile.[3]

Dies ganze System von Handelsverordnungen nebst den schiffahrtspolitischen Maßregeln der Hanse, ein Statut durch das andere ergänzt und gestützt, war von der Hanse geschaffen zu dem Zweck, den Wettbewerb der Nichthansen in Handel und Verkehr mit den Hansen im nördlichen Europa nach allen Richtungen möglichst vollständig zu hemmen, zu unterdrücken. Man darf wohl sagen, daß es unter bestimmten Voraussetzungen seinen Zweck durchaus hätte erfüllen können. Aber der Eigennutz der einzelnen Personen, die verschiedenen kommerziellen Interessen der einzelnen Städte, die besonderen politischen Absichten von Landesherren, wie des deutschen Ordens, der Rückschritt zu oder das Festhalten an schon veralteten oder inzwischen veraltenden Formen des Verkehrs, die durch zahlreiche dieser Satzungen bedingt wurden, alles dieses und anderes kam zusammen, um die vollständige Durchführung des Systems zu verhindern. Doch wurde eine immerhin weitgehende, Handel und Schiffahrt der Hansen ohne Zweifel in starkem Maße schützende Wirkung durch die Statuten erzielt.

Wohlstand und Blüte der Städte waren aufs engste verknüpft mit dem Gedeihen des Kaufmanns und Handels. Die große tatsächliche Unabhängigkeit, die wenigstens die größeren Hansestädte besaßen, erleichterte es ihnen wesentlich, dafür in weitgehendem Maße zu sorgen. Kaufleute gehörten den besten Familien der Städte

[1] Über die Stiftung der Landfahrer-Krämerkompagnie in Rostock 1466, deren Mitglied jeder Krämer, Hanse oder Nichthanse, werden konnte, vgl. Lisch i. Meckl. Jbb. 7 S. 188ff.

[2] Vgl. oben S. 273ff., 277f.

[3] HR. 2. VI n. 356 § 23, vgl. Hans. UB. VIII S. 664 Anm. 2.

an, saßen im Rat, hatten die Mehrheit darin, den beherrschenden Einfluß. Waren die Kaufleute außer Landes, etwa die kölnischen zur Frankfurter Messe, so vermied es der Rat, Beschlüsse in kommerziellen Fragen zu fassen. Die Fürsorge für den Handel und Kaufmann, in den Seestädten auch für die Schiffahrt, galt den Hansestädten als ihre vorzüglichste Aufgabe.

Die Anzahl derer, die in jeder Hansestadt vom kaufmännischen Beruf in dieser oder jener Form sich nährten, war wohl eine verhältnismäßig recht große. Die Form ihres Betriebs war verschiedenartig. Auf der einen Seite stand der reine Kleinhändler, der Krämer. Andererseits aber gab es sicher auch reine Großhändler, die im großen bezogen und im großen auch wieder verkauften. Doch ist dies wohl nur eine jüngere Entwicklungsform der in der Mitte zwischen beiden stehenden, für das mittelalterliche Handelsleben und den mittelalterlichen Handelsstand typischen Gruppe von Kaufleuten, die Groß- und Kleinhandel miteinander verbanden, überwiegend in letzterem daheim die Waren selbst vertrieben, die sie von auswärts im großen bezogen und zu deren Bezahlung sie auch wieder im großen Waren ausführten.[1]) Die Vereinigung dieser Mischung von Groß- und Kleinbetrieb wurde vertreten durch die Gewandschneidergilden. Sie war die ursprünglich angesehenste kaufmännische Vereinigung des Ortes, in der die höhere Kaufmannschaft desselben überhaupt aufging. Ihre Mitglieder bezogen aus dem Auslande die hochgeschätzten Tuche. Selbst Mitglieder des Rats und der exklusiven Vereinigungen der höchsten Schicht des hansestädtischen Bürgertums gehörten dieser Gilde, sogar in Lübeck noch im 15. Jahrhundert, an.[2])

Im Range den Gewandschneidern erheblich nach standen die Krämer. Beide zusammen aber bildeten das „Rückgrat des mittel-

---

[1]) Diese Form des Handels und Händlers zeigen die drei uns bekannten Handlungsbücher niederdeutscher Kaufleute aus dem 14. Jahrhundert, des Joh. Tölner in Rostock, hg. von Koppmann, des Herm. u. Joh. Wittenborg in Lübeck, hg. von Mollwo, des Vicko van Geldersen in Hamburg, hg. von Nirrnheim. Vgl. dazu v. Below, Großhändler u. Kleinhändler, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 20 S. 31 ff.

[2]) Fock, Rügensch-pommersche Gesch. IV S. 36 f., Brehmer, Mitgl. der Zirkelgesellsch., i. Ztschr. d. V. f. lüb. Gesch. 5 S. 393 ff., Lau, Entw. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, S. 128, 218 ff. Vgl. v. Below, Großhändler u. Kleinhändler, a. a. O. S. 21 ff., 15 f.

alterlichen Handelsstandes".[1]) Doch trat innerhalb der Kaufmannschaft, die an vielen Stellen unter dem Begriff Gewandschneider zusammengefaßt wurde, mit der Zeit eine Sonderung ein. Diejenigen Kaufleute einer Stadt, deren Handelsinteressen sich auf ein bestimmtes Gebiet des Auslands richteten, vereinigten sich gern zu Kompagnien. Sie wollten dadurch einerseits für ihre Heimat ein Monopol des Verkehrs mit dem Gebiet sich aneignen und eine ungeregelte Konkurrenz beseitigen, andererseits ihre besonderen Handels- und Verkehrsinteressen in der Politik der Stadt entschiedener zur Geltung bringen.

Die Anzahl dieser Kompagnien war sehr groß im ganzen und selbst innerhalb der Kaufmannschaft einer einzelnen Hansestadt bestanden zahlreiche nebeneinander. So gab es in Lübeck die 1378 gegründete Schonenfahrerkompagnie, schon 1383 waren wahrscheinlich die Bergenfahrer als öffentlich anerkannte Genossenschaft vorhanden, in der Zeit des Kriegs um Schleswig und darnach kamen die Rigafahrer, die Nowgorodfahrer, aus denen dann die Narwa- und Revalfahrer als besondere Gruppen hervorgingen, ferner die Stockholm-, Flandern- und Englandfahrer hinzu.[2]) Auch in Hamburg bildeten sich mehrere Gesellschaften. Zum Jahre 1376 sind erwähnt die Flandernfahrer mit 84, die Englandfahrer mit 35 Mitgliedern.[3]) Die Schonenfahrer bestanden seit etwa 1395 als Brüderschaft.[4]) In Rostock sind nachweisbar im 15. Jahrhundert Kompagnien der Schonen-, Wiek- und Rigafahrer.[5])

Die ältesten derartigen Kompagnien, soweit unsere Nachrichten reichen, waren die 1246 erwähnte fraternitas danica in Köln und die seit 1291 genannte Schleswiger Brüderschaft der überseeischen Kaufleute in Soest.[6]) In vielen Städten hat insbesondere der

[1]) Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 74.

[2]) Vgl. Bruns i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. CXIf., Siewert i. Hans. Gesch. Qu. N. F. I Einleit.

[3]) Laurent i. Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. I S. 147.

[4]) Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 138, Nirrnheim i. Geldersens Handlungsbuch, S. XVII. Die Gesellschaften der Bergenfahrer in Hamburg, der Aalborgfahrer in Lübeck, der Island- und Spanienfahrer in beiden Städten gehören als solche erst dem 16. Jahrhundert an.

[5]) Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 140, Koppmann das. Jg. 1888 S. 163ff., Stieda i. Mitt. aus d. Gesch. Liv-, Est- u. Kurlands 15 S. 335.

[6]) Lau, Entwickl. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, S. 217, Ilgen i. Städtechron. 24 S. XIX, CXVII, Hans. UB. II n. 666.

Verkehr mit den Sundgebieten kompagniebildend gewirkt. In Greifswald gab es eine Marienbrüderschaft der Bornholm- oder Kopenhagenfahrer,[1]) in Maastricht eine Kompagnie der Schonenfahrer von St. Olaf schon vor 1391, gleichfalls in Haarlem und selbst in Dortmund eine solche,[2]) in Deventer, Kampen, Wismar Kompagnien der Dragörfahrer.[3]) Durch drei Kompagnien verwuchs die Kaufmannschaft Stettins eng mit den Sundgegenden, die Dragörfahrer von 1370 und die Marienbrüderschaften zu Falsterbo und Malmö.[4]) Auch die Ripen- und Dänemarkfahrer Stades mögen hier Erwähnung finden.[5])

Gesellschaften der Englandfahrer begegnen in Attendorn, Lüneburg, Dortmund, Köln.[6]) In anderen Städten bestand ganz allgemein eine Gilde der seefahrenden Kaufleute, so schon früh in Stendal,[7]) dann auch in Lüneburg, dem heil. Nikolaus geweiht, ebenso in Harderwijk, Deventer, Zierixee, Zütfen.[8])

Es handelte sich bei allen diesen Gesellschaften nicht, wohl nicht einmal überwiegend um Vereinigungen von Großhändlern. Immerhin mag bei vielen ihrer Mitglieder das großhändlerische Moment ihres Handelsbetriebs ihren Kleinhandel daheim überwogen haben. Damit mag es zusammenhängen, daß in Lübeck, wo solche Kaufleute gewiß am zahlreichsten waren, sie auf die Gewandschneider herabsahen, sich ihnen sozial überlegen fühlten. Auch anderswo mag es dadurch zu einer Schichtung innerhalb der Kaufmannschaft

---

[1]) Hans. UB. II n. 493, IV n. 648, V n. 1078, 1330. Über die Brüderschaft der Bornholmfahrer in Anklam vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 138.

[2]) Hans. UB. III S. XIX Anm., Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1895 S. 139 Anm. 1, S. 140ff., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. CXX.

[3]) Hans. UB. V n. 226, VI S. 375 Anm. 2, IV n. 1037.

[4]) Blümcke, Stettins hans. Stellung u. Heringshandel auf Schonen.

[5]) Hans. UB. III n. 183.

[6]) Höhlbaum i. Deutsche Lit. Ztg. Jg. 1897 Sp. 1144, Hans. UB. IV S. 340 Anm. 1, vgl. oben Band I S. 384, II S. 59 u. Anm. 4.

[7]) Hans. UB. II n. 48, Holtze, D. Berliner Handelsrecht im 13. u. 14. Jahrh., i. Schriften d. V. f. d. Gesch. Berlins Heft 16 S. 52. Die hier genannte gylde nautarum Berlins dürfte wohl eher eine Flußschiffergesellschaft gewesen sein, die den Verkehr nach Hamburg unterhielt, vgl. die i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. 380 z. B. erwähnten naves de Marchia.

[8]) Bodemann i. Ztschr. d. hist. V. f. Niedersachsen, Jg. 1882 S. 66, 70; Hans. UB. III S. 40 Anm. 1, II n. 398, VI n. 434, V n. 195.

gekommen sein, je nach der Bedeutung, die der Fernhandel im gesamten kaufmännischen Leben einer Stadt spielte. Die Tatsache eines stehenden Großhandels in den größeren Hansestädten mindestens ist nicht zu bestreiten, auch wenn sich eine besondere Gruppe der Kaufmannschaft als Verbindung reiner Großhändler nicht nachweisen läßt.[1]) Namentlich die Seestädte besaßen vermöge des Seeverkehrs mit seiner bequemen und billigern Warenbewältigung in dieser Richtung wichtige Vorzüge vor den auf Landtransport angewiesenen Städten.

Oft ging auch jetzt der Kaufmann selbst mit seinen Waren auf die Reise. Daneben aber gewannen andere Formen der Übermittlung der Güter eine immer größere Bedeutung. Sie wurden Dritten anvertraut zur Mitnahme und zum Verkauf. Und dasselbe geschah hinsichtlich des Einkaufs in der Fremde. Auch das Institut der Lieger diente dort nach beiden Seiten den daheimbleibenden Kaufleuten.[2]) Verschiedene Formen geschäftlicher Verbindung ergaben sich daraus zwischen Kaufleuten. Handelsgesellschaften wurden geschlossen, gewöhnlich für sehr kurze Zeiträume, sehr häufig nur für die Erledigung eines einzigen Geschäfts, einer einzigen Reise.[3]) Eine oft vorkommende Form derselben war die sogenannte Widerlegung, in der beide Teile Kapital zusammenlegten, mit dem der eine Teil arbeitete, während am Gewinn der andere in bestimmtem Verhältnis Anteil hatte.

Auch auf diesem Gebiete trat die Hanse nach verschiedenen Richtungen in Tätigkeit, um Treu und Glauben, die sicherste Grundlage des Handels, unter ihren Mitgliedern zu erhalten. Die Fürsorge der einzelnen Städte kam ihr dabei wirksam entgegen. Über die Abrechnung bei Handelsverbindungen hansischer Kaufleute bestimmte zum erstenmale der Hansetag 1417, daß Kaufleute oder Gesellen ihre Geldgeber, Partner oder Diensthorren, wenn beide Teile sich trennen wollten, binnen redlicher Zeit aufsuchen und

---

[1]) Vgl. v. Below, Großhändler und Kleinhändler a. a. O. S. 21, 24, 35, Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter, a. a. O. S. 114 ff., 121, 123 f.

[2]) Vgl. die Verordnung des Rats zu Zütfen 1375, daß alle Bürger, die auf dem Rhein usw. verkehrten und in den Niederlanden Handels halber lagen, zweimal im Jahr, Pfingsten und Mittwinter, sich mindestens je einen Monat in der Heimat aufhalten mußten; Tadama, Geschied. van Zutfen, S. 109.

[3]) Vgl. auch jetzt Silberschmidt, Kumpanie u. Sendeve, i. Archiv f. bürgerl. Recht 23 S. 1 ff., ders., Das Senden und Befehlen der Waren, das. 25 S. 129 ff.

sich mit ihnen auseinandersetzen, andernfalls für alle Hansestädte Bürgerrecht verwirkt haben sollten. Von zahlreichen Hansetagen ist dann dies Statut bekräftigt worden.[1])

Zuvor schon hatte die Hanse allgemeingültige Bestimmungen gegen flüchtig gewordene Schuldner erlassen. Nachdem schon 1365 und 1366 die wendischen Städte vergeblich eine Einigung versucht hatten, gelang es der Hanse 1375 wenigstens, mit den Kontoren zu London und Brügge Vereinbarungen darüber zu treffen. Schuldner, die von den Kontoren flüchtig wurden, sollten vom Kaufmannsrecht im Auslande sowie von jeder Gemeinschaft mit Hansen ausgeschlossen sein und Geleit in den Städten entbehren, bis sie ihren Gläubigern Genüge getan.[2]) Im selben Jahr sagten sich die vier vorpommerschen Städte in ihrem Bündnis auch gegenseitige Verfestung flüchtiger Schuldner zu.[3]) Für die Gesamtheit der Hansestädte aber eine gleiche Regelung dieser Frage zu erzielen, gelang bei dem Widerstand der preußischen und süderseeischen Städte lange Zeit noch nicht. Erst im April 1398 zu Lübeck wurde versuchsweise auf drei Jahre ein Statut genehmigt, daß Leute, die mit Vorsatz in einer Stadt Schulden machten, um dann zu entweichen, in keiner Hansestadt geleitet werden sollten. Die Hansetage 1412, 1417 und 1418 erneuerten dasselbe und verfügten genauer für solche Flüchtigen den Verlust des Bürgerrechts in ihrer Heimat und des Kaufmannsrechts auf den Kontoren.[4])

Jedoch die preußischen Städte stellten für ihren Landesbereich besondere sehr milde Grundsätze der Behandlung solcher Schuldner auf. Nur ihr Entweichen nach Polen bedrohten sie mit ewiger Verfestung in Preußen. Die Erneuerung des hansischen Statuts 1441 war ihnen nicht recht.[5]) Daher schlug Lübeck 1442 dem Hansetag vor, die Verfolgung flüchtiger Schuldner jeder Stadt zu

---

[1]) HR. 1. VI n. 398 § 6, 557 § 10, VIII n. 712 § 8, HR. 2. II n. 603 § 4, 608 § 27, III n. 288 § 41, VI n. 356 § 35; Berufungen darauf vgl. Hans. UB. VI n. 833, 975, HR. 2. II n. 155. Über die Rechenschaftsablegung in der Reederei vgl. oben S. 355.

[2]) HR. 1. I n. 374 § 14, 375, 376 § 27, II n. 86 § 19, 21, 97 § 1, 2, III n. 68.

[3]) Hans. UB. IV n. 504 § 9.

[4]) HR. 1. IV n. 441 § 14, VIII n. 979; VI n. 68A § 21, B § 35, 398 § 2, 557 § 5. Vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 66.

[5]) HR. 1. VII n. 50 § 1, HR. 2. II n. 434 § 17, 439 § 31.

überlassen, wo solch Fall sich ereignete; doch sollte sie ihnen für ewig das Geleit entziehen. Alsbald erließ es für seinen Platz eine entsprechende Verordnung.[1]) Dies Auftreten wirkte. Die Hansetage 1447, 1461, 1470 konnten das Statut von 1418 erneuern, ohne auf Widerspruch zu stoßen.[2])

Die Forderung vollster Solidität des Handels und des einzelnen Geschäfts ließ die Hanse weiterhin eine feindliche Stellung bestimmten Seiten des Handelsbetriebs gegenüber einnehmen. Die Verhinderung des Vorkaufs war für die Wirtschaftspolitik jeder Stadt einer der wichtigsten, vielleicht der wichtigste Gesichtspunkt.[3]) Die Hanse jedoch faßte unter den verschiedenen Arten des Vorkaufs nur die Geschäfte ins Auge, bei denen die Ware erst künftig geliefert werden sollte. Nachdem die Hanse 1375 den Vorkauf von Hering auf Schonen verboten hatte, ehe er gesalzen sei, das Brügger Kontor 1415 ein Verbot der Geldvorschüsse auf zukünftige Lieferung von Tuch erlassen hatte,[4]) verkündete der Hansetag 1417 zum erstenmal ein allgemeines Statut gegen den Vorkauf in jeder Hinsicht. Hering sollte nicht gekauft werden, ehe er gefangen, Korn, ehe es gewachsen, Tuch, ehe es angefertigt war, u. a. bei Strafe des Verlusts der Ware für den Käufer und zehn Mark Silbers für den Verkäufer.[5]) Von den Hansetagen 1447 und 1470 wurde dies Statut erneuert.[6])

Auch die Handelsgesellschaften, die darnach strebten, bestimmte Waren zu monopolisieren, wurden von der Hanse bekämpft. Schon 1417 beschwerte sich das Brügger Kontor bei der Hanse, daß die Fläminger die Preise der Waren untereinander fest vereinbarten, so daß keiner sie billiger gebe.[7]) Deutlicher wurde

[1]) HR. 2. II n. 608 § 8, Lüb. UB. VIII n. 135.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 48, 91, 318 § 4, 319 § 13, V n. 121 § 5, VI n. 356 § 42. Vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 232f. § 53, 54.

[3]) Vgl. von Below, Der Untergang der mittelalterlichen Stadtwirtschaft, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 21 S. 593.

[4]) HR. 1. II n. 86 § 24, VI n. 230, vgl. 380, 475 § 2, 3 u. später HR. 2. III n. 106 § 1, 107, 108, 223.

[5]) HR. 1. VI n. 398 § 12, vgl. 262 § 167.5, 535.

[6]) HR. 1. VI n. 557 § 17, HR. 2. III n. 288 § 38. — Über die Verbote des Vorkaufs und der Vorschußzahlungen auf künftige Waren in Preußen vgl. HR. 1. VI n. 208 § 5, VII n. 790 § 3, Töppen, Akten, I n. 467, 513 Abschn. 8, 154. 3, II n. 383. 24.

[7]) HR. 1. VI n. 400 § 10.

30 Jahre später ausgesprochen, um was es sich handelte. Alaun, Gewürze und andere Waren wurden im Preise durch Vereinigungen der Brügger Händler in die Höhe getrieben, die zugleich den Verkauf derselben zu monopolisieren versuchten. Die Hanse erhob hiergegen entschiedenen Protest bei Flandern.[1]) Auch 1454 und 1456 verlangte sie, daß die Fläminger keine Verbindungen abschließen sollten, um den Markt für Alaun und andere Waren zu beherrschen.[2]) 1473 setzte die Hanse in den Verhandlungen mit den Holländern zu Utrecht die Aufhebung einer Verbindung von sechs bis acht Leidener Kaufleuten durch, die den Handel mit Leidener Tuchen in Leiden selbst sowie für die östlichen Märkte monopolisieren wollte.[3]) Und einige Jahre später legte sie auch einem Händler Heinrich van der Horst in Hamburg das Geschäft, der je nach dem mit Hansen oder Nichthansen Gesellschaften einging und auf den Tuchhandel einen so bedeutenden Einfluß zu erlangen wußte, daß er die Preisbewegung bestimmte.[4])

Auch der Güte der Waren hat die Hanse ihre Aufmerksamkeit und Fürsorge gewidmet, um Unredlichkeiten zu steuern; es sollten nur Waren gehandelt werden, mit denen redliche Leute nicht betrogen würden.

Unter den hansischen Handelsartikeln nahmen die Süd- und Orientwaren sicherlich keinen so bedeutenden Raum ein. Das Handelsgebiet der Hanse, das im Rahmen des gesamten mittelalterlichen Weltverkehrs durchaus ein Endgebiet darstellte, war in hervorragendem Maße ein in sich geschlossenes Gebiet. Der hansische Handel beruhte vorzüglich auf dem Umsatz der Roh- und Gewerbserzeugnisse der anwohnenden Völker gegeneinander. Unter den hansischen Großhandelsartikeln nahm das Getreide vielleicht die hervorragendste Stelle ein. Von den baltischen deutschen Küstenlandschaften, aber auch von dem westlichen Niederdeutschland und von Mitteldeutschland wurden ständig die Niederlande, außer-

---

[1]) Vgl. Band I S. 398.

[2]) HR. 2. IV n. 247 § 14, 458 § 3.

[3]) HR. 2. VII n. 139 § 58, 141 § 21, 154 § 18.

[4]) HR. 2. VI n. 465 § 4, 488, 489 § 4, 514 § 11, VII n. 338 §§ 189.8, 190.8, Vgl. auch von Below, Großhändler u. Kleinhändler, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 20 S. 9ff.

dem aber auch, jedoch nicht regelmäßig, die anderen westlichen Länder, der Norden, selbst Nowgorod durch den hansischen Handel damit versorgt.

Von größter Wichtigkeit war sodann der hansische Salzhandel. Dazu steuerte in erster Linie und dauernd während dieses Zeitraums die Lüneburger Saline bei. Doch war der Besitz dieses Handels für Lübeck nicht von so entscheidender Bedeutung, wie der lübische Syndikus 1462 ausführte.[1]) Die anderen nieder- und mitteldeutschen Salinen, voran Oldesloe, dann Kolberg, Greifswald und Werl, spielten daneben keine wesentliche Rolle. Den Erzeugnissen der Salinen zu Großsalze, Staßfurt, Halle, Sülldorf wußte Lüneburg die Straßen zur See zu sperren.[2]) Zu einer überlegenen Konkurrenz im Ostseegebiet brachte es dagegen das Baiensalz. Auch die Einfuhr von Salz aus Brouage und aus Portugal nahm zu, und von flämischem und schottischem Salz ist die Rede.[3])

Dazu kamen die Tuche des niederländisch-nordostfranzösischen und des englischen Produktionsgebiets, von den feinsten und teuersten bis herab zu den groben Sorten. Die Preise derselben sind oft ebenso erstaunlich hoch, wie die Massen der Schiffsladungen bedeutend und die Farben der Tuche mannigfaltig.[4])

Diesem Produkt hielt im Osten das Gegengewicht das Pelzwerk, für das Livland und sein russisch-oberlitauisches Hinterland das Hauptausfuhrgebiet war. Auch das Pelzwerk war von einer fast unerschöpflichen Mannigfaltigkeit der Arten und Preise.[5]) Hinzu kamen die Waldprodukte Hölzer, Teer, Pech, Asche, Hauptausfuhrartikel Preußens vor allem. Doch steuerten Pommern mit dem Bündelholz, Hamburg mit den Magdeburger Dielen im Laufe des

---

[1]) Lüb. UB. X n. 222 S. 231.

[2]) Hans. UB. V n. 786, VI n. 122, Lüb. UB. VIII n. 32.

[3]) Töppen, Akten, II n. 148.

[4]) Doch sei darauf hingewiesen, daß auch andere Tuche in zunehmendem Umfang gehandelt wurden, aus Wesel und anderen niederrheinischen Städten, aus Eisenach und Erfurt. Gegen das Ende dieses Zeitraumes fand die niederländische Tuchweberei in Hamburg und Göttingen Eingang, vgl. v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 174 ff. — Flandern war das tonangebende Land der Mode, vgl. die Kleiderbestellungen hansischer Kaufleute dort, Hans Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 96, HR. 2. VI n. 531, HR. 3. I n. 195.

[5]) Vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V Einleit. S. CXXVII ff., Koppmann, Schevenissen u. Troinissen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 61 ff.

15. Jahrhunderts auch dazu bei. Wertvolle Artikel des Großhandels waren ferner Wachs, das wegen seiner starken Verwendung zu Kultuszwecken überall begehrt war, und Bernstein.

Eine große Rolle spielten der dänische und der holländische Tonnenhering, der getrocknete norwegische Stockfisch, auch preußische Fischsorten, dazu hansestädtische Biere, das von Hamburg besonders in den Niederlanden, das von Wismar namentlich im skandinavischen Norden und im Osten.[1]) Wein vom Oberrhein sowie von Poitou, Gascogne und Spanien war ebenfalls ein geschätzter Handelsartikel. Der Südwaren verschiedenster Art und ihrer Bedeutung im hansischen Handel wurde schon oben gedacht. Osemund und Kupfer, Wolle, Häute und Felle, livländischer Flachs, preußische, polnische, westfälische Leinwand, Waid aus Thüringen und vom Niederrhein, Krapp aus der Umgegend Braunschweigs, Hopfen aus den wendischen Ostseestädten und Honig aus diesen sowie aus Bremen, Hamburg, Stade und Buxtehude, dazu noch Tran und Speck und rigischer Met, — mit allen diesen Artikeln wurde ein ständiger Handel unterhalten, sie können als die des hansischen Großhandels gelten. Eine große Zahl fester Austauschbeziehungen, dauernder gegenseitiger Bedürfnisse, die er geschaffen hatte und befriedigte, war die breite Grundlage, auf der er stand.

Aber auch Erzeugnisse handwerklich-industrieller sowie künstlerischer Tätigkeit wie Braunschweiger Becken, Dinanter Kupferwaren, Kölner Goldschmiedearbeiten, Handschuhe und andere Fabrikate der Beutelmacher, lübische, flandrische und andere Hüte u. a. m. waren doch wohl Handelsartikel von größerer Bedeutung, als unsere Quellen erkennen lassen.

Die Güte der Waren wurde einerseits durch das Ausland, andererseits durch die hansischen Kontore dort sowie durch die Warenpolizei der einzelnen Hansestädte garantiert. Aber an Klagen über Betrügereien bei den verschiedensten Waren fehlte es weder

---

[1]) Danzig bekämpfte die Konkurrenz des Wismarer Bieres bei sich im Interesse seines eigenen, Hamburg ebenfalls durch Besteuerung der fremden Biere, HR. 2. I n. 427, Töppen, Akten, I n. 536. 3, II n. 99, IV n. 298, Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. XXXIV, LIX. — Nicht unbeträchtlich war der Export von Einbecker Bier in die benachbarten Hansestädte, vgl. für Lübeck Lüb. UB. IX n. 138, 220, 287, für Lüneburg Hans. UB. V n. 319, 845, 846, 860, für Hamburg Meyer, Das Einbecksche Haus in Hamb., für Braunschweig Städtechron. 16 S. 187 Anm. 1, vgl. S. 238 Anm. 1, 285, 337.

innerhalb der Hanse noch im Auslande. In verschiedenen Städtegruppen, vor allem der preußischen, auch der wendischen, wurden gemeinschaftliche Schritte zur Verbesserung und einheitlichen Regelung der Brake, der obrigkeitlichen Prüfung der Waren, unternommen. Oft veranlaßte die Hanse das Kontor zu Brügge, solche irgendwo von Hansen als gefälscht beanstandeten Waren wieder zurückzunehmen und die Angelegenheit im Auslande weiter zu verfolgen. Häufig wandte sie sich mit Ermahnungen an ihre einzelnen Städte oder an das Ausland, wenn Klagen über Betrügereien laut geworden waren. Durch besondere Ordonnanzen hat sie jedoch nur bei einer Anzahl besonders wichtiger Artikel Unregelmäßigkeiten, Verschlechterungen, Betrügereien bekämpft.

Dahin gehörte die Verordnung der Hanse 1417 über die Kolberger Salztonnen, deren Nichtbefolgung an der Ware selbst als falsches Gut gestraft werden sollte.[1]) 1420 machte sie die Verständigung der preußischen Städte, Wisbys und Rigas über das Gewicht der Lüneburger Salztonnen sich zu eigen; drei livische Pfund sollten dafür in Anrechnung gebracht und das Salz künftig nach Gewicht gekauft werden.[2]) Alteingewurzelt und allgemein bekannt waren die Bräuche der einzelnen niederländischen Städte bei der Anfertigung ihrer Tuche; Kanten, Siegel, Länge, Breite, Wolle, Stückzahl der Tuche in jedem Terling[3]) und anderes standen fest. Ihre Veränderung verwirrte die Kaufmannschaft, die Slawen machten die hansischen Kaufleute für Mängel verantwortlich. Beschwerden der Hanse bei den niederländischen Städten waren die weitere Folge. Aber auch diesen lag daran, daß der Kredit ihres wichtigsten Exportartikels nicht litt. Wieder und wieder richtete die Hanse selbst außerdem Verordnungen gegen Mängel an den Tuchen. Die Tuchsorten sollten ihre bestimmte Länge und ihre beiden Selbenden haben, vorschriftsmäßig besiegelt sein mit dem Siegel der Stadt, in der sie gefertigt waren, nur am Herstellungsorte gefärbt werden, die halben Ypernschen ihre ursprüngliche Faltung und Schließung behalten, die Käufer bei Strafe die Annahme verweigern, wenn ein Tuch beim Streichen um mehr als dreiviertel flämische Elle zu kurz gefunden wurde. Nachahmungen der An-

[1]) HR. I. VI n. 397 § 87.
[2]) HR. I. VI n. 44 § 11, 50 § 10, 71, VII n. 267.
[3]) 18 Stück, vgl. Lüb. UB. X n. 336.

fertigungsart anderer flämischer Städte wurden gestattet, mußten jedoch als solche kenntlich gemacht werden u. a.[1])

Auch den Fischwaren widmeten die Hanse und im besonderen die wendischen Städte in entsprechender Weise ihre Fürsorge. Und die Holländer 'taten später für ihren Fischhandel dasselbe. Es handelte sich um genügende Füllung der Heringstonnen, ordentliche Einlegung und gleichmäßige Güte der Fische darin, so daß in der Mitte nicht schlechtere waren, als an beiden Böden; Heringe, die nicht bei Schonen gefangen, sollten nicht als schonische ausgegeben, sondern auf den Tonnen als bornholmische oder deutsche kenntlich gemacht werden. Darüber und über die Größe der Tonnen außerdem wurde eine Reihe Satzungen von der Hanse 1375, 1410, 1417, 1434 und 1447 erlassen.[2]) Durch Statuten in den Jahren 1442, 1446 und 1476 wandten sich die Städte auch gegen Betrügereien bei den Stockfischlieferungen.[3]) Im Westen spielte Köln im 15. Jahrhundert dem holländischen Hering gegenüber eine ähnliche Rolle, wie die Hanse dem schonischen gegenüber. Denn Köln wurde von den oberen rheinischen Gebieten verantwortlich gemacht für schlechte Lieferungen. Auch von der Hanse erhielt Köln Unterstützung. 1470 wurde von dieser Hamburg beauftragt, geschworene Braker bei sich anzustellen zur Kontrolle des holländischen Herings.[4]) Die holländischen Städte selbst veröffentlichten 1481 eine umfassende Heringsordnung über Herstellung und Größe der Tonnen, Behandlung, Einsalzung, Sortierung, Packung des Herings, dessen Fang am 25. Juli beginnen sollte. Sie fand die Billigung der wendischen Städte und regte diese zugleich zu eigenen Verordnungen über den Gegenstand an.[5])

Gegen Weinfälschungen sich zu schützen, blieb im wesentlichen

---

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 232 § 19, 258 § 14, III n. 404 § 7, 405 § 7, IV n. 127, V n. 27, 392 § 25, VI n. 398 § 5, 557 § 8, VII n. 609 § 3, HR. 2. III n. 598 § 8—10, IV n. 63 § 16, 196 § 26, Hans. UB. VIII n. 691.

[2]) HR. 1. II n. 86 § 14, V n. 705 § 16, 720 § 3, 4, VI n. 397 § 54, HR. 2. I n. 226 § 17, 321 § 36, III n. 288 § 67, 318 § 7, 403 § 12, Lüb. UB. X n. 77, Hans. UB. VIII S. 732 Anm. 1. Über Kenntlichmachung nichthansischen Herings durch farbige Fähnchen auf westlichen Märkten vgl. f. Kampen Hans. UB. IV n. 908 § 62, VI S. 123 Anm. 2, f. Kleve das. V n. 185.

[3]) HR. 1. VI n. 68 A § 36, Dipl. Norweg. VII n. 431, vgl. oben S. 210. Über die Details Bruns i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. LXXff.

[4]) HR. 2. VI n. 330 § 8, 356 § 120.

[5]) HR. 3. I n. 335, 334 § 28—32, 37.

den einzelnen Städten überlassen. Und diese sorgten dafür durch eigene Verordnungen und überaus schwere Strafen.[1]) Im Westen lag die Sorge für diesen Handelsartikel vornehmlich bei Köln und dem Brügger Kontor, bei letzterem nach hansischer Auffassung in dem Maße, daß Brügge nicht ohne seine Befragung und seinen Beirat Ordonnanzen über den Weinhandel erlassen sollte.[2]) 1417 aber forderte auch die Hanse selbst die Städte am Ober- und Mittelrhein sowie Köln auf, dafür zu sorgen, „dat se de wyne laten, alse de God wassen leth".[3]) Auch auf den Pelzhandel erstreckte die Hanse 1423, 1434, 1442 Verordnungen.[4]) Breslau, Posen, Krakau, Lemberg und andere östliche Städte wurden von ihr 1461 und 1465 mit Maßregeln bedroht, wenn die betrüglichen Wachslieferungen nicht aufhörten.[5])

Die Fürsorge der Hanse für den Kornhandel der Ihrigen bezog sich auf die möglichste Unterdrückung des direkten Kornbezugs der Nichthansen von den Produzenten. Es ist davon schon in anderem Zusammenhange die Rede gewesen.[6]) Die eigene Stapelpolitik ihrer wichtigsten Kornausfuhrhäfen Bremen, Hamburg, Stettin und namentlich seit dem Aufhören der Ordensherrschaft auch Danzig leistete, was die hansischen Statuten verlangten. Und zur Anerkennung dieser bemühte sich 1472 auch Wismar, seinen Herrn zu veranlassen, um Aufkauf und Ausfuhr des Korns in ungewöhnlichen Häfen des Landes unterdrücken zu können.[7]) Den örtlichen Kornhandel zu regeln blieb jeder einzelnen Stadt überlassen. Im Streit zwischen den Interessen der Konsumenten und der Händler nahm diese durch Brotpreis- und Brotgewichtstaxen, Erbauung städtischer Kornmagazine[8]) im 15. Jahrhundert, auch durch Ausfuhr-

[1]) Vgl. z. B. Städtechron. 13 S. 157, 173.

[2]) Vgl. Hans. UB. VI n. 18, HR. 2. VII n. 507, vgl. 502 § 10.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 55, vgl. VII n. 541, VIII n. 235 § 2 u. a. m.

[4]) HR. 1. VII n. 609 § 21, HR. 2. I n. 321 § 23—26, II n. 608 § 16.

[5]) HR. 2. V n. 121 § 12, vgl. n. 141; n. 712 § 42, 721.

[6]) Vgl. oben S. 416, 418.

[7]) HR. 2. VI n. 615.

[8]) Zur Erbauung solcher vgl. für Magdeburg 1425 Städtechron. 7 S. 377, für Köln 1438—1441 das Kornhaus bei St. Clara Städtechron. 14 S. 783, Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. der St. Köln, II S. 293 Anm., für Hamburg ein novum granarium 1445 erwähnt Kämm. Rechn. II S. 76, für London ein großes steinernes Gebäude als allgemeines Kornhaus eingerichtet 1446 Anderson, Gesch. d. Handels, III S. 176, für Breslau 1459 Script. rer. Siles. III S. 251

verbote, wenn erforderlich, Stellung. In Preußen betrieb der Orden selbst eine energische Getreidehandelspolitik mit Rücksicht auf das größere Gemeinwohl und die größere Menge sich kreuzender Interessen, denen er gerecht zu werden hatte, aber auch mit Rücksicht auf seinen eigenen Nutzen. Er befand sich damit oft in heftigem Gegensatz zur Auffassung seiner Städte. Auch in Livland trat gelegentlich ein Zwiespalt zwischen städtischer und landesherrlicher Getreidehandelspolitik hervor.

Nicht häufig hat die Hanse sich mit der Tätigkeit und den Erzeugnissen der Handwerker beschäftigt. Es waren verschiedene Gesichtspunkte, aus denen sie Verordnungen auf diesem Gebiete erließ. Wie die wendischen Städte den Handelsbetrieb der deutschen Handwerker in Bergen als schädliche Konkurrenz für die dortigen hansischen Kaufleute bekämpften, die preußischen Städte 1448 den Handwerkern bei sich den selbständigen Warenhandel verbieten wollten, so verordnete die Hanse 1417 für die livländischen Städte, daß ein Handwerker, Mitglied eines Amtes, nur dann Kaufmann sein dürfe, wenn er vorher auf sein Amt verzichte.[1]) Andererseits wandte die Hanse ihre Aufmerksamkeit den Handwerkern zu, die auf dem Lande in den Klöstern über den Bedarf derselben hinaus für den städtischen Markt produzierten zur schädlichen Konkurrenz für die ortseingesessenen Handwerker. Doch kam sie über die Erwägung einer Verordnung 1385 nicht hinaus, wodurch den Ämterknechten, Wollwebern, Schuhmachern u. a. dieser Klöster, wenn sie den städtischen Markt mit ihren Waren besuchten, Dienst oder Niederlassung in den Städten für künftig verboten sein sollten.[2])

Bei Verordnungen über bestimmte Gewerbe läßt sich nur in ganz wenigen Fällen von hansischen sprechen. Solche waren durchaus Sache der weitentwickelten Gewerbepolizei der einzelnen Städte. Darüber hinaus aber regte sich auch in der einen oder anderen Gruppe von Städten ein Bedürfnis, für Handwerkszweige innerhalb ihres Gebiets gemeinsame, gleiche Normen vorzuschreiben. So wurde vor allem von den preußischen Städten im Zusammen-

---

Anm. 2, für Braunschweig 1488 Antrag der Gemeinde auf Erbauung eines solchen Städtechron. 16 S. 356, vgl. 375f. Nur hingewiesen sei auf die großen Getreidedepots des deutschen Ordens, vgl. auch Band I S. 175 Anm.

[1]) HR. 1. VI n. 397 § 99.

[2]) HR. 1. II n. 306 § 8.

wirken mit oder auf Veranlassung der Landesherrschaft ein Gewerbe nach dem anderen unter ihre Kontrolle gebracht. Eine ähnliche, jedoch nicht entfernt so weitgehende Entwicklung zeigt sich bei den wendischen Städten, während bei anderen Gruppen kaum Spuren einer solchen erkennbar sind.[1]) Allgemein hansische Verordnungen waren diejenigen, welche die Behandlung des Pelzwerks durch die Ämter der Buntmacher vorschrieben.[2])

Von hansischer Bedeutung war ferner das Gewerbe der Böttcherei. Denn Tonnen wurden für alle möglichen Dinge, namentlich aber für Salz, Hering und Bier, gebraucht, mußten je nachdem bestimmte Abmessungen besitzen, besonders angefertigt sein. Blühend war dies Gewerbe namentlich in den wendischen Städten einschließlich Lüneburgs, später auch in östlicheren, andererseits in Holland.

Schon 1321 hatten die wendischen Städte für ihren Bereich einheitlich die Behandlung der Böttchergesellen geregelt. Der Hansetag 1366 erneuerte diese Ordonnanz.[3]) Für Schonen verfügten die wendischen Städte 1389 und die preußischen 1390, daß die Vögte dort nur Hansen und Knechten hansischer Meister den Betrieb der Böttcherei gestatten dürften.[4]) Der wesentlichste Punkt in der hansischen Aufsicht über die Böttcherei war und blieb aber die Größe der Tonnen. Nach vielen Beschwerden wandte sich der Hansetag zu Lübeck 1375 an die preußischen Städte, an Stettin, Kolberg, Wisby wegen Betrügereien an den Pech-, Teer- und Aschetonnen. Der Hansetag 1383 verfügte, daß die Heringtonnen allenthalben in gleicher Größe nach dem Vorbilde der Rostocker Tonnen angefertigt werden sollten.[5]) Dieses war in der Gruppe der wendischen Städte das anerkannte Normalmaß. Und die Forderung der Hanse war auch deshalb wohlbegründet, weil der

---

[1]) Über das Verhältnis der Hansestädte zu den Gewerben vgl. Stieda, Hans. Vereinbarungen über städt. Gewerbe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 101 ff. Es kann sich im folgenden oben nur darum handeln, das hansische Moment in dieser Frage hervorzuheben. Vgl. sonst Techen, Etwas von d. mittelalterl. Gewerbeordnung insbesondere der wend. Städte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 19 ff.

[2]) HR. 1. VI n. 557 § 9, vgl. 510 § 3, VII n. 280 § 6, HR. 2. I n. 287 § 6, 416 § 8, 423 § 8, 497.

[3]) HR. 1. I n. 105 ff., 376 § 19.

[4]) HR. 1. III n. 424 § 3, 490 § 9, vgl. aber schon II n. 232 § 2.

[5]) HR. 1. II n. 86 § 12, 266 § 5.

Rostocker Band auch im Auslande das Ansehen des herrschenden Maßes besaß.[1]) Aber ihre Durchführung stieß auf den Widerstand der in anderen kleineren Kreisen gebräuchlichen Maße, des kolbergischen in Hinterpommern, des kulmischen in Preußen. Nun erst machten die preußischen Städte 1402 für alle im Lande angefertigten Tonnen dieses zum Normalmaß und noch allgemeiner verfügten sie 1415, daß ein Scheffel-, ein Ellen-, ein Tonnenmaß im ganzen Lande sein sollte.[2]) Es war wohl in erster Linie die Abneigung des Ordens, der Hanse einen Einfluß in dieser als innere Landesangelegenheit von ihm angesehenen Frage einzuräumen, denn seine Städte waren anscheinend willens, der hansischen Ordonnanz zu folgen.[3]) Den Widerstand beider Gruppen überwand die Hanse nicht.

Jedoch hielt sie an ihrem Statut fest. Von den livländischen Städten wurde es befolgt. Die schonischen Vögte wurden angewiesen, andere als nach Rostocker Maß geaichte Tonnen zu vernichten.[4]) Auch die Preußen mögen es mit Rücksicht auf das Ausland für zweckmäßig gehalten haben, Tonnen von Rostocker Maß zu verwenden. Im Westen aber war es hauptsächlich der Einfluß Kölns, der das Brieler Maß zum Normalmaß für die holländischen Heringstonnen machte und auch bewirkte, daß Antwerpen sich dieser Forderung anschloß.[5])

Das Gewerbe der Böttcherei wurde unter einen hansischen Gesichtspunkt gestellt, weil es ein so wichtiges Hilfsgewerbe für einen sehr wesentlichen Handelszweig der Hanse war. Vereinbarungen über andere Ämter, wie über die Kannen- und Grapengießer vor allem, über die Goldschmiede, Wollweber, Reepschläger,

[1]) Über die Rostocker Tonne vgl. HR. 2. VI n. 184 § 8, 215 u. Anm. 3, 230, Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 119f. — Die eisernen Bande f. d. Maß der Honigtonnen, die meist in Lübeck hergestellt wurden, hingen dort am Rathaus, HR. 2. I n. 586 § 13.

[2]) HR. 1. II n. 312 § 10, III n. 431 § 9, V n. 99 § 3, VI n. 208 § 6, vgl. HR. 2. I n. 496 § 6.

[3]) Vgl. HR. 1. VII n. 275 § 1, 280 § 2.

[4]) HR. 1. VI n. 68A § 20, B § 27, 397 § 53, HR. 2. I n. 321 § 36, 533 § 19, III n. 94 § 12, 288 § 67, V n. 243 § 43. HR. 3. I n. 334 § 30, 31. Vgl. f. d. livl. Städte HR. 2. I n. 226 § 17, Napiersky, Quellen usw., S. 220 § 63, S. 232 § 51, f. Stralsund Strals. Chroniken, hg. v. Mohnike u. Zober, S. 8.

[5]) HR. 1. VII n. 728, 729, Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, II S. 331. Siehe oben Band I S. 269.

Schmiede u. a., haben den Rahmen der einen oder anderen Städtegruppe, vornehmlich der wendischen und preußischen, nicht überschritten, hansischen Charakter nicht erlangt.[1])

Was von den Gewerben gesagt, gilt auch von dem Verhalten der Hanse gegenüber dem Maß- und Gewichtswesen. Außer für die Herstellung eines gleichen Heringstonnenmaßes hat sie auch in dieser Richtung keine Schritte getan, nirgends einigend und vereinfachend in die landschaftliche oder örtliche Vielheit der Maße und Gewichte eingegriffen. Etwas umfassender dagegen waren ihre Versuche, auf dem Gebiete des Münzwesens gewisse gleiche Normen herzustellen.

Im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts hatte eine große Zahl von Städten weitgehenden Einfluß auf das landesherrliche Münzwesen gewonnen. Sie hatten Mitaufsicht über die Prägung, dann Verpfändung und Verkauf der Münze erlangt und damit faktisch sich in den Besitz des Münzrechts gesetzt.[2]) Sie konnten nun unabhängig von willkürlichen Eingriffen ihrer Herren die Münzpolitik nach ihren Wünschen und Bedürfnissen handhaben. Dem Verlangen des Verkehrs nach Herstellung von Einheitlichkeit im Münzfuß und in der Berechnung in größeren geschlossenen Gebieten entsprachen die überaus zahlreichen Münzverträge der Städte. Dieselben fielen häufig zusammen mit ihren territorialen Bündnissen und bildeten eine Seite dieser. So war es bei den altmärkischen, den vier vorpommerschen und unter den sächsischen Städten.[3]) Auch unter den westfälischen und den süderseeischen Städten sind Ansätze zu Vereinbarungen über das Münzwesen erkennbar.[4])

---

[1]) Über diese vgl. Stieda a. a. O. auch mit technischen Erläuterungen. Vgl. Dragendorff, Die älteste Vereinbarung der Schmiedeämter der wendischen Städte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 190ff.; Hofmeister, Die Amtsrezesse der wendischen Städte, das. Jg. 1889 S. 201ff.; Nerger, Amtsrezeß der Klippenmacher der Städte Lübeck, Rostock und Wismar 1486, das. Jg. 1900 S. 153ff. Doch nicht bloß in den genannten beiden Gruppen zeigte sich der Trieb nach gemeinsamer Regelung, vgl. HR. 1. VII n. 673: Hildesheim bittet 1424 Braunschweig um Auskunft über die bei seinen Kannen-, Grapen- und Apengießern übliche Legierungsweise.

[2]) Vgl. i. allgem. Eheberg, Das ältere deutsche Münzwesen, i. Schmollers staats- u. sozialwiss. Forsch. II. 5. S. 83ff.

[3]) Hans. UB IV S. 101 Anm. 2; VI. n. 1100 § 9 u. Anm. 1, HR. 2. III n. 422; HR. 1. III n. 154, HR. 2. V n. 64.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 241, 245, Hans. UB. IX n. 620 u. Anm. 5, HR. 3. 1 n. 73 § 1, 3, n. 74.

Am wichtigsten für das hansische Leben wurde auch auf diesem Gebiete die Tätigkeit der wendisch-pommerschen Städte seit dem 14. Jahrhundert. Es gehörten dieser Gruppe an einerseits die vorpommerschen Städte bis Stettin und außerdem Rostock, die den stralsundischen Münzfuß, andererseits die vier westlicheren wendischen Städte bis Lüneburg, die den lübischen hatten. Ihre Tendenzen richteten sich ebenfalls zunächst auf die Herstellung gleicher Behandlung der Hauptfragen des Münzwesens, Übereinstimmung in der Währung und im Feingehalte der Münzen, in der Silberpreispolitik u. a.[1]) Darüber hinausgehend trafen sie über die Zahlungsmittel im schonischen Verkehr Bestimmungen. 1376 und 1377 verfügten sie nämlich, daß außer dem Gelde ihres eigenen Münzverbandes der Küstenstädte von Lüneburg bis Stettin auf Schonen gestattet sein sollten noch das Geld von Salzwedel sowie Gold und englisches Geld, fremde Nachprägungen ihres eigenen aber vor allen Dingen nicht. Die Benutzung der dänischen Kupfermünze stellten sie den Kaufleuten frei.[2]) Die enge kommerzielle Verbindung der wendischen Städte mit Dänemark führte sodann, wie seinerzeit hervorgehoben, 1396 zu einer Annäherung der dänischen an die lübische Münzprägung und 1424 sogar zur Münzkonvention zwischen beiden Mächten.[3])

Auch in anderen Richtungen verbreitete sich der Einfluß der lübischen Münze über ihren engeren Herrschaftsbereich Pommern, Mecklenburg, Holstein, das Herzogtum Lüneburg[4]) und den skandinavischen Norden hinaus. 1386 gestattete der Herzog von Berg der Ravensberger Münze in Bielefeld, lübische Pfennige, wie die wendischen Städte, unter seinem Wappen zu schlagen.[5]) 1416 stellte der livländische Landmeister Reval frei, lübische Pfennige zu schlagen, wenn Dorpat dies auch tue, nur sollte in beiden Städten dieselbe Münze geprägt werden.[6])

Die lübische Münze zur Einheitsmünze für den hansischen Verkehr zu machen oder sonst eine solche herzustellen, ist von der Hanse nie ins Auge gefaßt worden. Sie war sich der völligen

---

[1]) So vgl. HR. 1. I n. 356 § 23, 374 § 11, II n. 63 § 1—5, VI n. 57 § 14.
[2]) HR. 1. II n. 120 § 3, 150 § 5, 158 § 8.
[3]) Siehe Band I S. 154, 223.
[4]) Über die Stellung Hannovers vgl. HR. 1. V n. 310.
[5]) Hans. UB. IV S. 433 Anm. 1.
[6]) Hans. UB. VI n. 81.

Undurchführbarkeit eines solchen Planes bewußt. Die Statuten, die sie 1417 und 1418 erließ, zeigten lediglich das Bestreben, dem Export von Edelmetall durch Androhung schwerster Strafen zu wehren und auch die private Einziehung von Münzen und Edelmetall zu verhindern.[1]) 1422 verkündeten die wendischen Städte als hansisches Statut, daß Münzer und Münzerknechte, wenn sie auf ungewöhnlichen Münzen tätig gewesen, nicht mehr in den Hansestädten geduldet werden sollten.[2])

Auffallend ist der Widerstand, dem das Vordringen der auch von Reichs wegen seit König Sigmund energisch geförderten Goldwährung innerhalb der Hanse begegnete. Gegen die Abschlüsse von Geschäften im Westen, z. B. über Baiensalz, wenn sie in Gold erfolgt waren, lehnten sich die livländischen Städte 1430 auf, „wente dit nen lant en is van golde in betalinge“.[3]) Die vier wendischen Städte verboten in ihren Münzordnungen von 1441, 1450, 1468 Bürgern wie Gästen, in den zugehörigen Städten Geschäfte gegen Gold zu machen bei Strafe des Verlustes der Güter; nur in lübischer Mark, in Silber, sollten die Zahlungen abgeschlossen werden.[4]) Wenn sie dadurch die zunehmende Entwertung des Silbers gegenüber dem Golde aufzuhalten suchten, so täuschten sie sich. Auch ihre Bestrebungen, eine feste Relation des Goldes zum Silber, des rheinischen Goldguldens zum Schilling lübisch, herzustellen, waren erfolglos. Das Verhältnis zwischen Gold und Silber verschob sich weiter zu ungunsten des Silbers, die Kaufleute mußten sich den angedrohten Strafen zum Trotz auf höhere Wechselkurse einlassen. Die Städte selbst mußten der fortschreitenden Veränderung in ihren Kursfestsetzungen Rechnung tragen, so daß sich selbst König Christian von Dänemark 1474 darüber beim Kaiser beschwerte.[5])

Nichts wäre verfehlter als die Annahme, daß die Angehörigen der verschiedenen Hansestädte im Verkehr, Aufenthalt, Handelsbetrieb die gleichen Rechte in anderen Bundesstädten genossen

[1]) HR. 1. VI n. 398 § 7—9, 557 § 11—14.

[2]) HR. 1. VII n. 441 § 7.

[3]) HR. 1. VIII n. 767, vgl. Livl. UB. IX S. 91 Anm. 2, HR. 2. II n. 132 § 2.

[4]) HR. 2. II n. 521 § 14, III n. 676 § 8, VI n. 58 § 7, vgl. n. 56 § 17. Vgl. von Inama-Sternegg, Deutsche Wirtsch. Gesch. III. 2. S. 424 ff.

[5]) HR. 2. VI n. 56 § 18, 58 § 8—10, vgl. S. 37; VII S. 387 Anm. 2, vgl. n. 181 § 14.

hätten, wie die Bürger dieser. Dem handelspolitischen System jeder Stadt, das sie mit der Zeit immer geschlossener auszubilden versuchte gegen alle, die nicht ihre Bürger waren, wie die Hanse gegen alle, die nicht Hansen waren, entsprach es, im Handel und Verkehr bei sich den Nichtbürgern geringere Bewegungsfreiheit zu gestatten als ihren Bürgern. Mit Eifer und mit mehr oder minder weitgehendem Erfolg suchten sie, die eine früher, die andere später, Vorteile ihrer Lage durch künstliche Mittel noch zu steigern. Köln, Magdeburg, Frankfurt a. O., Thorn an den Mittelläufen der großen Ströme des hansischen Gebiets, dazu die an den Mündungen derselben gelegenen Seestädte wußten im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts einen größeren oder geringeren Zwang durchzuführen, der die Konzentration des Land- und Flußverkehrs auf ihre Märkte bezweckte. Politische Momente wurden von den Städten häufig mit Umsicht und Geschick ausgenutzt, um die nötigen Rechtsgrundlagen für ihre Stapelansprüche von ihren Landesherren zu erwerben, eine ausgedehntere, in manchen Fällen ziemlich vollständige handelspolitische Herrschaft über den Verkehr auf ihren Strömen zu begründen. Auch in kleineren geographischen Rahmen suchten Städte sich Verkehrsmonopole anzueignen. So ließ sich Lüneburg von Herzog Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg 1367 die Herrschaft über den Ilmenauverkehr verleihen.[1]) Kleinere Städte erwarben wenigstens Niederlags- oder Transportrechte verschiedenen Umfangs. Umgehungen ihrer Rechte suchten die Städte mit Gewalt zu hindern.

Es bedeutete nicht viel, daß verschiedene Hansestädte unter einander Vereinbarungen besaßen über Schutz, Sicherheit, Vergünstigungen für den gegenseitigen Verkehr ihrer Bürger, noch daß die Angehörigen der Städte eines Territoriums wechselseitig in diesen gewisse Erleichterungen vor den landfremden Kaufleuten genossen. Gleichgestellt war der Nichtbürger in keinem Fall mit dem Bürger. Auch als Mitglied einer Hansestadt hatte er in anderen Hansestädten keinen Anspruch auf bessere Behandlung. Hamburg z. B. hielt streng darauf, daß die den Lübeckern von alters zustehenden Zoll- und Abgabenvorzüge nicht Preußen, Livländern und anderen zugute kamen, die ihre Güter als lübische daran teilnehmen lassen wollten.[2])

---

[1]) Hans. UB. IV n. 221.

[2]) HR. 1. VI n. 528 § 2.

Aber wenigstens in einer Richtung machte die Hanse einen Versuch, ihre Angehörigen von einem Verkehrszwang zu befreien. Sie zog 1412 in Erwägung, daß es hansischen Kaufleuten unverwehrt sein sollte, die von ihnen in einen hansischen Hafen eingeführten Waren, die sie dort nicht loswerden konnten, beliebig nach andern Märkten wieder auszuführen oder zu versenden.[1]) Doch kam es weder damals noch später zu einem entsprechenden Beschluß. Und während sie den Nichthansen den Ankauf von Schiffen in Hansestädten verwehrte, suchte die Hanse ihren Angehörigen die Freiheit desselben in allen Städten des Bundes im Gegensatz zu den preußischen Städten zu sichern.[2]) Der Weg, den sie damit einzuschlagen versuchte, wurde später nicht mehr von ihr betreten. Die verschiedentlich innerhalb der Hanse aufgestellte Behauptung, daß ein hansisches Statut die Belangung von Angehörigen einer Hansestadt in andern Städten des Bundes außer wegen eigener Verfehlungen verbiete, wurde von Köln wiederholt bestritten. Ein derartiges Statut ist auch nicht bekannt.[3])

Was beim Zusammenwachsen des hansischen Bundes an einzelstädtischen Verkehrsordnungen, Abgaben usw. bestanden hatte, wurde vom Bunde nicht angefochten. Gegen neue oder erhöhte Abgaben in einer Bundesstadt, auch wenn dieselben für die dem Verkehr allerdienlichsten Einrichtungen erhoben wurden,[4]) regte sich zwar der Widerspruch der in erster Linie davon Betroffenen, aber die Hanse trat ihnen auch nur sehr zögernd, wenn überhaupt, entgegen.

Lüneburg und die änderen sächsischen Städte mußten den Kampf gegen den Verkehrs- und Niederlagezwang, den Hamburg seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts für den Elbhandel konsequent durchführte, doch aufgeben und sich fügen. Auch ihren selbständigen Seeverkehr über seinen Hafen hinaus suchte Hamburg später mit Erfolg zu unterdrücken.[5])

---

[1]) HR. I. VI n. 68A § 52.

[2]) Vgl. oben S. 380.

[3]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 668 Anm. 3, 1138a § 4, IX S. 8 Anm. 4.

[4]) Man denke an den Werkzoll sowie das Tonnen- und Bakengeld in Hamburg, an das Pfahlgeld in Lübeck, vgl. oben S. 345, 363, 364 Anm. 1. Doch darf nicht übersehen werden, daß das Mißtrauen in diese Abgaben insoweit nicht unberechtigt war, als sie z. T. sehr bedeutende Überschüsse für die Stadtkasse brachten.

[5]) Vgl. Hans. UB. V n. 1143, VI n. 5, 123; vgl. oben S. 122f.

Und selbst Lübeck gelang es nicht, die alte aus der Kolonisationszeit herstammende Freiheit des hansischen Handels in den Städten Preußens und Livlands im 15. Jahrhundert zu bewahren. Aus dem Verkehr dort über die Küstenstädte hinaus ins Binnenland wurden die überseeischen Hansen verdrängt, wie die Nichthansen durch die hansische Politik davon ferngehalten wurden. Und am Orte selbst wurden sie der Vorzüge der Handelsfreiheit mit andern Gästen, des Kleinhandels und anderer Vorteile später ebenfalls beraubt und damit auf eine Stufe mit den Nichthansen hinabgedrückt.[1])

Auch bei anderen Zusammenstößen zwischen Hansestädten blieb der Sieg gewöhnlich auf seiten der angreifenden. Zwar bedrohte die Hanse 1434 Stade mit ihrem Unwillen wegen eines ungewöhnlichen Zolles und vereinigten sich die wendischen Städte 1442 gegen Stettin, als dieses u. a. anscheinend seinen Stapelzwang verschärfte, mit dem Verlangen, daß es sich deswegen verantworte.[2]) Es verlautet nichts weiter darüber. Auch als Stettin seit 1458 mit Gewalt die Stargarder seinem Stapelzwang unterwerfen wollte, gelang es Stargard zwar, die Hanse für seine Sache zu interessieren. Aber ihre Haltung blieb höchst zurückhaltend, auch die anderen pommerschen Städte wiesen ein Schiedsrichteramt in dem Streit zurück. Stettin setzte seinen Willen durch um so mehr, da die Wolgaster Herzöge 1467, um sich in dem bevorstehenden Kampfe gegen den Kurfürsten von Brandenburg der Hilfe ihrer Hauptstadt zu versichern, Stettin jenes umfassende Stapelprivileg verliehen, das auch den Seeverkehr der Stargarder seinem Niederlagezwang unterwarf.[3])

Doch zwangen Lübeck und Hamburg mit Hilfe des Dänenkönigs 1473 Lüneburg zur Aufhebung eines neuen Salzzolls wenigstens für ihre Bürger,[4]) während das gleiche Begehren der sächsischen Städte keine Erfüllung fand.

Umsonst waren im Westen 1448 die heftigen Proteste, die von süderseeischen, rheinischen und westfälischen Städten gegen Kampen erhoben wurden, um es an der Erbauung einer Ysselbrücke zu

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 98ff., II S. 257ff., 265.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 37, II n. 565 § 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 728, 730, 750, 776, 779, HR. 2. IV n. 689, 694.

[4]) Vgl. oben S. 225.

hindern, umsonst auch die lebhafte Agitation, die Deventer entfaltete, um Lübeck und die Hanse zum Eingreifen zu bewegen.[1])

Eher noch nahm die Hanse Stellung, wenn es sich um Zollerhöhungen durch Landesherren handelte.[2])

Während die Hanse den engen Zusammenschluß ihrer Mitglieder vermittelst eines vorzüglichen Systems von Satzungen den Nichthansen gegenüber anstrebte, ließ sie andererseits innerhalb ihres Mitgliederkreises den gegenseitigen Konkurrenzkämpfen im wesentlichen freien Spielraum. An vielen und wichtigen Stellen innerhalb der Hanse trat im Laufe der Zeit sogar eine Verschlechterung der Verkehrsbedingungen für die anderen Hansen ein, ohne daß der Bund energisch oder überhaupt nur Stellung dazu genommen hätte.

Die See war die Hanse in der Lage zu beherrschen, ihren Seeverkehr zu sichern. Für den Verkehr im heimatlichen Binnenland zu sorgen stand nicht entfernt im selben Verhältnis in ihrer Macht. Der Seeverkehr war ein wichtiges Moment für die Einigung der Städte zur Hanse, der binnenländische Verkehr nicht.

Die Unsicherheit auf dem Meere wurde von der Hanse oft auf gemeinsamen Beschluß und gemeinsame Kosten bekämpft, der Seeverkehr ebenso gesichert. Auch die Beseitigung oder doch Beschränkung des Strandrechts war eine hansische Angelegenheit. Anders stand es mit der wesentlich größeren Unsicherheit des Binnenverkehrs und den entsprechenden Bedrückungen desselben durch das Grundruhrrecht auf den Landstraßen und Flüssen.

Denn die Unsicherheit war arg fast überall, wohin man den Blick richten mag. Das Übel der adligen und nichtadligen Wegelagerei scheint sich im 15. Jahrhundert noch verschlimmert zu haben. Auch Fürsten standen demselben gelegentlich durchaus nicht fern. Die mannigfachen adligen und fürstlichen Fehden vermehrten die Unsicherheit und das beutelustige Gesindel noch beträchtlich. Es sei nur hingewiesen auf die erdrückende Fülle von Räubereien, in die das Braunschweiger Fehdebuch für die Jahre 1377—1388 einen Einblick tun läßt, sowie auf die Aufzeichnungen des lübischen Protonotars Johann Wunstorp, die für die Jahre 1477—1483 alle Straßenräubereien dort angeben. Und

---

[1]) HR. 2. III S. 335f., n. 408—413.

[2]) Vgl. HR. 1. IV n. 197, VI n. 446 § 27.

in beiden Fällen bezog sich die Statistik nur auf räumlich eng begrenzte Gebiete.[1]) Es geht aus diesen Aufzeichnungen aber zugleich hervor und gilt für die entsprechenden Bestrebungen anderer Städte zur Befriedung der Straßen zum Teil noch mehr, daß die Bemühungen Lübecks, dem Unwesen gebührend zu begegnen, häufig genug durchkreuzt wurden, indem die benachbarten Fürsten für gefangene adlige Verbrecher sich verwandten.

Es war das nächstliegende Interesse jeder einzelnen Stadt, für den Frieden der Straßen und die Bekämpfung von Verkehrsbedrückungen in ihrem engeren Umkreise zu sorgen mit Rücksicht auf die eigene Kaufmannschaft und auf den Verkehr der Fremden, den sie nicht missen mochte. Und die einzelnen Städte sind denn auch in reichem Maß hierin tätig gewesen. Sie schufen sich auch bestimmte ständige Einrichtungen für die Befriedung der Straßen. Der unmittelbaren Verfolgung von Räubern dienten die Ausreitervögte mit ihren Knechten.[2]) Sie fesselten ferner mächtige Adlige der Nachbarschaft und Territorialfürsten, durch deren Gebiet wichtige Straßen ihres Verkehrs führten, durch jährliche Geschenke an sich, nahmen solche auch als Edel- oder Außenbürger in ihre Bürgerschaft auf, wodurch diese gegen Entschädigung die Pflicht des Schutzes der Stadt und ihrer Bürger übernahmen.[3]) Sie schlossen außerdem mit Fürsten, Herren und Landgemeinden Verträge in großer Zahl ab über Handelssicherheit und Geleit, über die Größe der Zölle und die Anzahl der Zollstätten, über die Aufhebung des Grundruhrrechts und andere Erleichterungen des Verkehrs.

Und diese Friedenstätigkeit und Verkehrsfürsorge innerhalb begrenzter Gebiete betrachteten namentlich als eine Hauptaufgabe die überaus zahlreichen, immer wieder erneuerten oder neugebildeten Verbindungen der durch gemeinsame wirtschaftliche und

---

[1]) Städtechron. 6 S. 25—120, Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 205ff.

[2]) Vgl. z. B. Lüb. UB. V n. 389, VIII n. 255, Sudendorf, Urk. B. der Herzöge von Braunschw. u. Lüneb. VIII n. 224, Töppen, Elbinger Antiquit. S. 87, 207, 254, Koppmann, Kämm. Rechn. d. St. Hamburg I S. CII, III S. CXXXIV.

[3]) So zahlte Lübeck 1410 dem Herzog von Lauenburg jährlich eine Summe, damit er den Frieden auf seinen Straßen aufrecht erhielt; Köln stand durch das zweite Mittel in Verbindung mit großen und kleinen Herren seiner Nachbarschaft, u. a. mit dem Herzog von Jülich; Knipping, Ein mittelalt. Haushalt usw. i. Beitr. z. Kunde Kölns u. der Rheinlande S. 142f. Übrigens ernannte Kampen um seiner Handelsbeziehungen willen 1350 König Eduard III v. England zu seinem Ehrenbürger, Hans. UB. III S. 81 Anm. 1.

politische Interessen einander nahestehenden Städte. Zum selben Zweck beteiligten sie sich an den mannigfachen Landfriedensbündnissen zusammen mit den Fürsten. Und häufig griffen die Städte einzeln oder in Bündnissen zum Schwert, um Raubnester zu überwältigen und auch Fürsten zum Friedenhalten zu nötigen.

Aber wie der Seefahrer dem Spiel der Wellen und Winde, so war auch der binnenländische Reisende unberechenbaren Zufälligkeiten ausgesetzt. Vor allem war der schlechte Zustand der Straßen selbst eine Gefahr. Daß für ihre Instandhaltung etwas geschah, ist nicht bekannt. Kunstbauten von Landstraßen gab es nicht und allerhöchstens in der Nähe größerer und verkehrsreicherer städtischer Zentren waren sie besser gehalten, während in den Städten selbst die Pflasterung wenigstens der Hauptstraßen im 15. Jahrhundert mehr und mehr üblich wurde. Größere Aufmerksamkeit wurde den Brückenbauten[1]) und der Erhaltung ihrer Benutzbarkeit von den daran interessierten Städten oder von den Landesherren zugewandt. Ihr Verfall wäre ein absolutes Verkehrshindernis gewesen. Mit den Landstraßen mochten sich die Frachtwagen abfinden, so gut es eben ging.

Der Zustand der Straßen machte den Landtransport zeitraubend[2]) und teuer. Geleitsgelder, Zölle und andere Kosten

---

[1]) Eine Weserbrücke bei Bremen erwähnt 1361, Brem. Gesch. Qu., hg. v. Lappenberg, S. 106; eine Oderbrücke bei Küstrin 1390, Hans. UB. IV n. 1038; die Erbauung einer Weserbrücke bei Hameln 1391, Döbner i. Ztschr. d. hist. Vereins f. Niedersachs. 1880 S. 285 f.; eine „herrliche“ Steinbrücke bei Minden wurde 1404 vom Eisgang weggerissen, Korner S. 100 § 773; in Magdeburg gab es im Anf. des 15. Jhs. keine vollständige Brücke über die Elbe, Städtechron. 7 S. 303, 312, 359 u. a.; in Thorn ließ der Hochmeister 1433 eine Brücke über die Weichsel bauen, damit auch bei Eisgang der Verkehr seinen Fortgang nehmen könne, Österreich i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch. V. 28 S. 44; Kampen baute 1448 eine hölzerne Brücke über die Yssel mit einem Kostenaufwand von 13 675 rhein. Gulden, HR. 2. III S. 335 f. u. die Anm., Kamper Chroniken I S. 11; Deventer 1482 eine Brücke über die Yssel, Moonen, korte Chronyke der stad Deventer, S. 42.

[2]) Mir ist keine Notiz über die durchschnittliche Geschwindigkeit des damaligen Frachtwagenverkehrs aufgefallen. Die Schnelligkeit der Beförderung von Briefen gibt natürlich keinen Maßstab dafür, ich setze aber einige Angaben über diese, die dem 15. Jh. angehören, hierher: von Dorpat nach Nowgorod 9 Tage, von Narwa nach Nowgorod 7, von Dorpat nach Reval 4, von Krakau nach Thorn 4—5, von Lübeck nach Marienburg 14, nach Nürnberg 9—11 nach Frankfurt 16, nach Kampen 8, nach Brügge 10.

verteuerten ihn noch mehr. Der steigende Export von Massengütern aus Binnendeutschland bevorzugte daher unter allen Umständen den Seeweg und, um vom Ursprungsgebiet zur See zu gelangen, wie umgekehrt die Rücksendungen möglichst die Wasserstraßen. So wurden diese in weitestem Umfang und auch mit den kleinsten Beförderungsmitteln ausgenutzt. Selbst die kleinsten Flüsse belebte der Verkehr.[1]) Und dazu wurde durch die Herstellung von Kanälen, Schleusen, Flußkorrekturen doch verhältnismäßig viel geleistet, um die Wasserwege noch zu vermehren oder ihre Brauchbarkeit zu erhöhen. Unter ihnen waren diejenigen Werke, die das holsteinisch-lauenburgisch-westmecklenburgische Gebiet, die Verbindung zwischen der Elbe und Ostsee, ins Auge faßten, von eminent hansischer Bedeutung, vor allem der Delvenaukanal, die 1390—1398 geschaffene Verbindung zwischen Elbe und Trave.[2]) Vergeblich allerdings haben Lüneburg und Wismar in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts eine billigere Verbindung miteinander in Gestalt eines Kanals von Wismar zur Elbe projektiert.[3]) Auch der von Hamburg bei Lübeck 1448 angeregte Bau einer Verbindung zwischen Alster und Beste, Elbe und Trave, wurde nur in Angriff genommen, im Mittelalter aber nicht mehr fertiggestellt.[4])

In den angrenzenden niedersächsischen Landen waren Braunschweig, Hannover, Lüneburg in scharfer Rivalität unter einander tätig an der Herstellung und Verbesserung von Wasserwegen. Den Wasserstand seines eigenen Flusses, der Ilmenau, gedachte Lüneburg 1392 durch künstliche Mittel zu erhöhen.[5]) Schon 1367 ließ es sich vom Herzoge die Zusage erteilen, daß im ganzen Lande keine Schiffahrtswege angelegt werden dürften, durch die namentlich Hannover und Braunschweig in Schiffahrtsverbindung mit anderen Gegenden gesetzt werden und einen Export von Getreide und anderen Waren auf solchen Wegen entwickeln könnten.[6]) Von beiden Städten wurde anscheinend bereits derartiges geplant. Hannover wünschte die Leine zu einem Schiffahrtswege zu machen,

---

[1]) Vgl. auch Schäfer, Hansestädte, S. 200ff.

[2]) Vgl. Band I S. 139f, 260.

[3]) Vgl. Band I S. 258.

[4]) Vgl. Junghans i. Jbb. f. d. Landeskunde der Herzogtümer 7 S. 336f., Pauli, Lüb. Zustände, II S. 75, Lüb. UB. IX n. 313, 778, 905 u. a.

[5]) Hans. UB. V n. 51.

[6]) Hans. UB. IV n. 221.

um eine direkte Wasserverbindung mit Bremen und der See zu gewinnen. Die territorialpolitischen Verhältnisse im Herzogtum waren 1371 seinen Wünschen günstig. Bremen spornte in wohlverstandenem eigenem Vorteil Hannover an. Braunschweig suchte dieselbe Gelegenheit zu benutzen, um die Erlaubnis zur Anlegung einer Schiffahrtsstraße durch die Ocker zur Weser zu erlangen. Das unbedeutendere Hannover war erfolgreich in seinem Streben. Die Versuche Braunschweigs aber scheiterten jahrzehntelang am Widerstande Lüneburgs wie andererseits Magdeburgs, die beide auf die Vorteile nicht verzichten wollten, die ihnen der erhebliche Verkehr der Braunschweiger an ihren Plätzen gewährte.[1]) Beide Städte schlossen sogar, als Braunschweig seine Bestrebungen erneuerte, 1439 ein Bündnis mit einander zur Bekämpfung derselben. Lüneburg rief den Herzog an. Braunschweig mußte sich 1440 gegen beide Städte verpflichten, die angefangenen Arbeiten sieben Jahre lang ruhen zu lassen.[2]) Erst als gemeinsame politische Nöte 1459 die sächsischen Städte zu enger Vereinigung zwangen, setzte Braunschweig die Anerkennung seines Wasserweges durch die Ocker nach Bremen, wenngleich mit Einschränkungen im Hinblick auf den Güterverkehr, durch.[3]) Und nun ging Braunschweig sofort daran, durch Schleusenbauten den Wasserstand der Ocker zu verbessern.[4]) Die Rivalität dieser vier politisch sonst eng verbundenen Städte in wasserwirtschaftlichen Fragen ist aber zugleich eine sehr bezeichnende Illustration für die zuvor schon berührte geringe Eintracht der Hansestädte untereinander in wirtschaftlichen Fragen.

Auch andere Städte, wie Herford und Soest, suchten, jene durch Regulierung der Werre ihre Wasserstraße zur Weser nach Mitte des 15. Jahrhunderts zu verbessern, diese durch Kanalisierung der Ahse Zusammenhang mit der Lippeschiffahrt zu gewinnen.[5]) Auf die beträchtlichen Kanalbauten in den Niederlanden braucht nur hingewiesen zu werden. Auf der anderen Seite des hansischen

[1]) Zur Wertschätzung der Braunschweiger in Magdeburg vgl. z. B. Städtechroniken 7 S. 307.

[2]) Hans. UB. VI n. 791, HR. 2. II n. 298, 403.

[3]) HR. 2. III S. 513, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 214 f., Hans. UB. VIII n. 803, 821, 822, 826, 1032, 1044.

[4]) Hans. UB. VIII S. 515 Anm. 2, n. 832, vgl. i. allgem. Stein, Beiträge usw., S. 23 ff.

[5]) Hans. UB. VIII S. 364 Anm. 2, Stein, Beiträge usw., S. 23.

Gebiets widmete der Orden als Landesherr in Preußen den Wasserwegen eine kluge Fürsorge. Hier war besonders die Kanalisation der Deime, des wichtigsten Mittel- und Verbindungsgliedes zwischen den Stromgebieten des Niemen einerseits, des Pregel und der Weichsel andererseits von hoher Bedeutung für den Binnenverkehr. Diese Straße wurde unter Hochmeister Michael Küchmeister 1418 durch die Erbauung eines neuen Grabens, die Erweiterung und Vertiefung und die Einrichtung von Schleusen an den vorhandenen Wasserläufen noch wesentlich leistungsfähiger gemacht.[1])

Der Gütertransport auf den Flüssen lag sicherlich an mehr Stellen, als sich nachweisen läßt, in den Händen besonderer Genossenschaften. Wahrscheinlich war eine solche, die den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg vermittelte, die im 14. Jahrhundert erwähnte gylde nautarum in Berlin.[2]) In Hamburg selbst gab es eine St. Jakobsbruderschaft der elbaufwärts fahrenden Schiffer im 15. Jahrhundert.[3]) Sicher dürfte es auch in Magdeburg eine Gesellschaft der Flußschiffer gegeben haben, wohl auch in Lüneburg und anderen Plätzen. Die Stapelrechte und der Besitz eines wichtigen Exportartikels sicherten solchen Gesellschaften ein gutes Bestehen.

Besonders bemerkenswert war die Organisation der Weichselschiffahrt in Preußen. Hier wurde sie durch die politische Einheit der Strombeherrschung zu einer hohen Entwicklung gebracht. Sie umschloß die Flußschiffer aller Weichselstädte, aber innerhalb dieser Gesamtheit bestanden als besondere Gruppen die Bordingführer von Danzig, Kulm, Thorn, Graudenz, Schwetz, jede unter Älterleuten, während die Gesamtheit unter Ältesten stand. Der Orden nebst den großen Weichselstädten beaufsichtigte den Betrieb der Weichselfahrer. Beide zusammen erließen 1375 zum ersten Male ein Statut, das die Verhältnisse der Schiffsmannschaft zum Schiff und zur Ladung in verschiedenen Richtungen regelte, ähnlich wie es die städtischen und hansischen Seerechte auch taten.[4]) Als

[1]) Hirsch, Danzig, S. 161f., Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 337f.

[2]) Vgl. oben S. 425 Anm. 7.

[3]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 234ff.

[4]) Hans. UB. IV n. 493, erneuert und etwas erweitert 1385, HR. 1. III n. 185, vgl. II n. 297 § 10. Klage über mangelnde Fürsorge und Unredlichkeit gegenüber den anvertrauten Gütern das. III n. 431 § 11, 439 § 8. Das Statut ist später durch mannigfache Zusätze ergänzt, zum Weichselfahrerrecht ausgebaut worden. Vgl. Küchmeisters Weichselfahrerordnung 1416, Töppen,

geschlossene soziale Gruppe begegnen die Weichselfahrer zuerst 1390. Sie ordneten damals die Erhebung von Beiträgen für ihre gemeinsamen gottesdienstlichen Angelegenheiten durch Aushängung von Sammelbüchsen an.[1]) Zu ihrem Seelgerät mußte jeder Weichselfahrer gehören, sie legten sich ein Monopol der Schiffahrt auf dem preußischen Teile des Stroms bei, und die preußischen Städte nötigten den Verkehr durch Statuten, sich ihrer für die Verschiffung von Waren stromauf und -ab zu bedienen. Über Thorn hinaus zu verkehren, auf der polnischen Seite anzulegen war ihnen verboten.[2]) Der Orden behielt sich für den Bedarfsfall ein Vorrecht auf ihre Schiffe und Dienste vor.[3])

Wie die Hanse als Gesamtheit den Angelegenheiten des binnenländischen Verkehrs doch nicht ganz fern blieb, so hatte sie auch Zusammenhang mit den Fragen des Landstraßenfriedens. Der Lüneburger Hansetag 1412 erweiterte das Verbot der Hegung und Hausung von Seeräubern und des Handels mit ihnen auf die Straßenräuber.[4]) Von Roermond und Arnheim verlangte die Hanse 1441, als sie ihrer Gemeinschaft beitraten, daß sie zusammen mit Nymwegen und Zütfen die Beschirmung der Straßen in ihrer Nachbarschaft nach allem Vermögen sich angelegen sein ließen.[5]) Und wie die Hanse im Laufe der Zeit immer mehr ihre Fürsorge auf die verschiedensten Gebiete und Tätigkeitsfelder ausdehnte und in ihren Städten das Bewußtsein immer deutlicher wurde, daß sie die oberste anordnende und leitende Behörde sei, so wurde von diesen auch vorausgesetzt, daß die Sicherheit des Verkehrsfriedens im deutschen Binnenland überhaupt mit zu den Aufgaben der Hanse gehöre. Wiederholt wurde von verschiedenen Seiten innerhalb der Hanse dieser Auffassung im späteren 15. Jahrhundert Ausdruck gegeben. Und auch der Glaube fehlte nicht, daß die Hanse die

---

Akten, I n. 215, vgl. n. 286 § 44—56, im wesentlichen eine Erneuerung derselben durch Hochm. Ludwig von Erlichshausen 1452 das. III n. 180.

[1]) Hans. UB. IV n. 1015, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268ff.

[2]) HR. 1. VIII n. 92 § 3, 125 § 5, 126 § 3, HR. 2. II n. 96 § 4, 193 § 5, 319 § 6, 515 § 12, III n. 154 § 8, 10, 320 § 7.

[3]) Jedoch, wie auch die Hansestädte gegenüber ihren Seeschiffen, vorausgesetzt, daß sie gerade noch nicht befrachtet waren, HR. 2. II n. 562 § 27. Über ein Verbot des Schiffsverkaufs an Polen vgl. oben S. 381 Anm. 1.

[4]) HR. 1. VI n. 68 B § 34.

[5]) HR. 2. II n. 439 § 2.

Macht habe, dem Straßenraub zu steuern durch gemeinschaftliches Vorgehen, daß sie jedoch die Kosten scheue.[1])

Das Verhältnis der Hanse zum Verkehr und Frieden auf den Straßen des deutschen Binnenlandes leitet hinüber zu der Frage nach der Machtstellung der Hanse innerhalb der Heimat und gegenüber den verschiedenen Gewalten dort.

---

[1]) HR. 2. V n. 395.

III. Die Hanse und das Reich.

Als auf dem Reichstage zu Frankfurt 1344 Kaiser Ludwig der Baier sich an die Vertreter der Städte um Unterstützung in Sachen des Reiches gegen das Papsttum wandte, gaben diese die Erklärung ab, daß die Städte angewiesen seien auf das Kaisertum, daß dessen Schwächung für sie selbst Vernichtung bedeute.[1] Es handelte sich hier um die zahlreichen Reichsstädte Oberdeutschlands. Niederdeutschland, die Hanse, besaß deren nur drei, Lübeck, Dortmund[2] und Goslar; Mühlhausen und Nordhausen waren für die Hanse bedeutungslos. Alle anderen hatten Landesherren über sich.

In immer sich steigerndem Streben nach Selbstregierung hatte die große Mehrzahl der niederdeutschen Städte alle politischen und finanziellen Verlegenheiten ihrer Herren und ihrer Territorien benutzt, um eine weitgehende Unabhängigkeit von ihren Herren zu erlangen. Die Rechte dieser über sie, oft selbst die wichtigsten, hatten die Städte ihnen abgekauft, als Pfand abgenommen, mit Gewalt abgetrotzt. Sie hatten das landesherrliche Schloß, den wichtigsten militärischen Punkt, an sich gebracht, auch die Erlaubnis zur Niederreißung desselben erwirkt, Befreiung von Heeresfolge und selbst von Geldbeiträgen dazu durchgesetzt,[3] die Zusage erlangt, daß innerhalb eines bestimmten Umkreises Befestigungen nur von ihnen selbst angelegt werden durften. Sie hatten sich mit Erfolg vielfach losgelöst von der Gerichtsgewalt ihrer Herren. Sie hatten diesen den Eintritt in ihre Mauern durch Bedingungen erschwert,

---

[1]) Böhmer, fontes IV S. 230.

[2]) Zum reichsstädtischen Zusammenhangsgefühl zwischen beiden vgl. HR. I. 1 n. 213, 226, 228.

[3]) Vgl. Tratzigers Chronika, S. 145, Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 81: Bewilligung an den Herzog 1449 non ex debito sed ex amicicia.

manche den gänzlichen Verzicht ihrer Herren auf das Betreten der Stadt erreicht. Die Huldigung war an die Bedingung geknüpft, daß jeder neue Landesherr zuvor die Privilegien der Stadt genehmigen müsse, und daraus ergab sich das weitere Recht, daß im andern Fall oder bei Verletzung der Freiheiten durch den Herrn die Stadt bewaffneten Widerstand leisten oder sich geradezu einen andern Herrn erwählen durfte.

Und dazu kam als eine andere Art Machterweiterung der Erwerb eines in vielen Fällen sehr umfangreichen Landbesitzes. Weiden, Ackergüter, Waldungen, Steinbrüche, Mühlen, Dörfer, Burgen zum Schutz der Straßen und der reisenden Kaufleute wurden erworben, auch das Recht, zum selben Zweck Befestigungen draußen anzulegen.[1]) Wirtschaftliche und militärische Erwägungen waren für diese Politik der Städte bestimmend. Braunschweig z. B. nahm im 14. Jahrhundert ein Übermaß finanzieller Lasten auf sich durch den Besitz zahlreicher militärischer Stützpunkte und mußte den größten Teil derselben bald wieder aufgeben. Es bevorzugte später die Erwerbung ertragfähigen Landbesitzes.[2]) Für Bremen kam die Zeit ausgedehnten Zuwachses an Landbesitz erst nach 1366, nach seinem Sieg über seinen Erzbischof.[3]) Und zu dem kommunalen Landbesitz der Städte kam noch der oft sehr bedeutende Eigenbesitz ihrer begüterten Familien im nähern Umkreise der Städte hinzu.[4])

So standen die größeren niederdeutschen Städte ihren Landesherren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts durchweg in einer mächtigen Stellung gegenüber. Nur der Orden in Preußen hatte sich eine ganz wesentlich größere Macht über seine Städte bewahrt. Ihre Stellung war nicht entfernt so frei wie die ihrer westlicheren hansischen Genossinnen. Hier war den Fürsten großenteils nicht viel mehr als der leere Titel der Oberhoheit über die Städte verblieben.

---

[1]) Vgl. f. Dortmund Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. 86 f., über das Landgebiet Hamburgs Koppmann i. Kämm. Rechn. I S. LXXXVI ff., III S. LXXXV ff., für Breslau Wendt, Breslaus Streben nach Landbesitz im 16. Jh., i. Ztschr. d. V. f. Gesch. Schles. 32 S. 215 ff.

[2]) Dürre, Gesch. der St. Braunschweig, S. 348 ff.

[3]) von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 234 ff.

[4]) Vgl. i. allgem. Sartorius, Gesch. d. hanseatischen Bundes I S. 43, II S. 200 f., Gengler, Stadtrechtsaltertümer, S. 297 ff.

Dennoch zeigt sich kein zielbewußtes Streben, sich auch dieser letzten Fesseln zu entledigen, durch die sie mit ihren Herren und mit dem Territorium politisch verknüpft waren. Oft genug hatten sie das Schauspiel vor Augen, wie die oberdeutschen Reichsstädte in Kriegen mit den Fürsten lagen, von denen sie auf allen Seiten feindlich umgeben waren. Als Reichsstädte half ihnen gegen Gewalt niemand, von den Kaisern wurden sie ausgenutzt, wie es die jeweiligen politischen Verhältnisse im Reich mit sich brachten, im Stich gelassen von der einzigen Macht, bei der sie auf Schutz rechnen mußten. Als Landstädte waren sie dem Reiche zu nichts direkt verpflichtet, befanden sie sich da in jeder Hinsicht viel wohler, auch wenn ihnen und der Hanse durch die Politik ihrer Herren im In- und Auslande nicht selten Verlegenheiten erwuchsen. Es mußte den niederdeutschen Städten als das Vorteilhafteste erscheinen, das große Maß erreichter Unabhängigkeit zu hüten, den Deckmantel der Territorialhoheit ihrer Herren nicht abzuwerfen.

Nur bei ganz wenigen Städten läßt sich ein bewußtes Streben nach reichsunmittelbarer Stellung nachweisen oder wahrscheinlich machen. Schon 1368 klagten die holsteinischen Landesherren Hamburgs beim Kaiser, daß die Stadt ihnen nicht huldigen wolle. 1375 soll sie den Kaiser Karl IV. anläßlich seiner Anwesenheit in Lübeck direkt um Verleihung der Reichsfreiheit gebeten haben. Dieser wies sie 1377 wenigstens an, den Grafen als Erbherrn zu gehorchen. Später in diesem Zeitraum erneuerte Hamburg das Streben nach äußerlich anerkannter Reichsfreiheit nicht.[1]) Bei Bremen zeigte sich in verschiedenen Richtungen seit Anfang des 15. Jahrhunderts, selbst durch figürliche Hinweise an öffentlichen Bauten, das Bestreben, die dem Erzbischof abgerungene faktische Freiheit als Reichsfreiheit auszulegen.[2]) Besonders großen Eifer, den Reichsstädten sich anzugliedern, entfaltete nur Köln. Doch blieben die Erzbischöfe im Besitz des Hochgerichts, und Köln huldigte ihnen

[1]) Tratzigers Chronika, S. 92, Quellenslg. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. I S. 82f., Urk. Slg. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. II n. 255. Die Nachricht über das Umwerfen des Rolands wegen der Nichtgewährung obigen Gesuchs ist unrichtig, auch später verzeichnen die Hamb. Kämm. Rechn. fast alljährlich Posten über das Anmalen desselben, z. B. I S. 470; 1510 wird Hamburg von Kaiser Maximilian und den zu Augsburg versammelten Reichsständen für eine uralte Reichsstadt erklärt, HR. 3. V S. 734 Anm.

[2]) Von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 258ff., 280.

jedesmal. 1461 erklärte es sich trotzdem für eine seit vielen hundert Jahren freie Reichsstadt.[1]) Die Landesvereinigung 1463 beschwor es nicht, wie die anderen Städte des Erzstifts, weil es keine erzbischöfliche, sondern eine Reichsstadt sei. Die erfolglose burgundische Unternehmung gegen die Freiheit der Stadt hatte zur Folge, daß Kaiser Friedrich III. Köln 1475 ausdrücklich für eine Reichsstadt erklärte. Auch von den Hansestädten wurde es 1476 als ehrliche alte Reichsstadt bezeichnet.[2])

Die Gesichtspunkte, von denen die Städte im allgemeinen bei der Teilnahme an Reichsangelegenheiten, an Reichstagen geleitet wurden, waren gewöhnlich die, Lasten abzuwehren, die ihnen, freilich auch den anderen Ständen, Opfer für die Allgemeinheit auferlegen wollten. Insbesondere widerstrebten sie der Aufstellung von Steuer- und Mannschaftsanschlägen. Sie fürchteten dadurch zur zahlenmäßigen Offenbarung ihrer Macht genötigt werden zu können. Diese zu verschleiern war ein politisches Dogma bei ihnen, denn sie wurde von seiten ihrer fürstlichen Widersacher hoch eingeschätzt; wie der lübische Rat einmal von der Macht Lübecks bemerkte: höher als sie in Wirklichkeit war.[3]) Bei Beratung und Beschließung der großen politischen Maßnahmen auf den Reichstagen haben die Städte Deutschlands nicht oder wenigstens nicht fördernd mitgewirkt. Ihre Haltung zeichnet sich aus durch Mangel an großen Gesichtspunkten, auch Mangel an Interesse gegenüber den Fragen des Reichs.

Ihre weitgehende politische, militärische, rechtliche Selbständigkeit diente den Städten Niederdeutschlands in der Hauptsache nur dazu, ihre wirtschaftlichen Aufgaben und Absichten zu befriedigen. Die Bündnisse, welche von ihnen in kleineren und größeren Verbänden

---

[1]) HR. 2. V n. 125, 126.

[2]) HR. 2. V n. 125, 126, VII n. 339 § 2, Städtechroniken 14 S. CXCI u. Anm. 1, CXCIII, CXCVI, vgl. S. 908. — Auch das Recht, Goldmünzen zu prägen, kein zuverlässiges Zeichen reichsstädt. Stellung; Lübeck besaß es seit 1341, Köln erhielt es 1474, Städtechron. 14 S. CXCVII, Hamburg 1475, HR. 2. VII S. 480 Anm. 1. — Unrichtig ist, daß als Reichsstadt gegolten habe jede Stadt, die in Reichsmatrikeln, z. B. 1422, 1431, angeschlagen wurde, oder die zu Reichstagen eingeladen wurde, oder solche besandte. Häufig genug sind Lübeck „und alle Hansestädte“ eingeladen worden, und als gelegentliche Besucher finden sich im 15. Jh. außer den bekannten hansischen Reichsstädten und Köln auch Hamburg, Göttingen, Lüneburg, Magdeburg, Berlin, Frankfurt a. O., Breslau, Herford, Münster, Halle, Braunschweig und wahrscheinlich auch andere.

[3]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

so überaus zahlreich geschlossen wurden, um jene Autonomie zu verteidigen und zu sichern, sowie die hansischen Bündnisbestrebungen hatten daher als letztes und höchstes Ziel ebenfalls im Auge, die ungehinderte Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen für ihre Mitglieder zu erzielen.

Jedoch die goldene Bulle Karls IV. 1356 erklärte nur die Vereinigung von Städten und Fürsten zu gemeinschaftlicher Wahrung des Landfriedens bestimmter Gebiete für erlaubt, alle sonstigen Verbindungen, vor allem die Bündnisse der Städte unter sich zu irgendwelchen Zwecken, für verboten. Auch die hansische Verbindung fiel, wie andere reine Städteverbindungen, unter dies Verbot. Das fühlten auch die Städte selbst. 1393 wandten sich Göttingen und Lüneburg an das Reichshofgericht um Auskunft, ob der Abschluß von Bündnissen der Städte untereinander eine Vernichtung oder Verminderung der städtischen Privilegien durch ihre Landesherren rechtfertige, und erhielten einen verneinenden Bescheid.[1]) Die Städtebünde, auch die hansischen, suchten den Vorwurf des Ungesetzlichen gegen ihren Bestand auch dadurch zu entkräften, daß sie ausdrücklich im Eingang der darüber ausgestellten Urkunden betonten, dieselben seien dem heiligen römischen Reich zu Ehren und nicht gegen den römischen König geschlossen und hinderten keine Stadt, ihrem Herren zu leisten, was sie von Rechts wegen verpflichtet sei.[2]) So sprachen sich die Gesandten Rostocks 1394 dem Hochmeister gegenüber zu dessen Befriedigung dahin aus, daß der Charakter der hansischen Verbindung keineswegs ihre Mitglieder hindern könne, ihren Herren in der Not zu helfen.[3]) Ja, um jeden herausfordernden Eindruck mit ihren Bündnissen zu vermeiden, ließen sich wohl Städte, so die vorpommerschen 1452, solche von ihren Landesherren genehmigen.[4]) Und im Hinblick auf das Reichsoberhaupt erklärte Lübeck 1458 und 1464 den Holländern, daß es selbst und so auch die Hanse keinen Vertrag schließen könne, durch den die Autorität und Jurisdiktion der Kaiser beschränkt werde, daß es diesen unter allen Umständen in erster Linie Gehorsam schuldig sei, „de dan zien heren van der werlde“.[5])

[1]) Hans. UB. V n. 124 Zusatz.
[2]) Hans. UB. VIII n. 496.
[3]) HR. 1. IV n. 217 § 34.
[4]) Hans. UB. VIII S. 41 Anm. 1.
[5]) HR. 2. V n. 69 § 4, Hans. UB. IX n. 72.

Ernstlich angefochten und in Zweifel gezogen ist der Bestand der Hanse von keinem deutschen König oder Fürsten während dieser Zeit. Sie wurde nicht bloß geduldet, ihre korporative Tätigkeit fand auch die Anerkennung des Reichsoberhauptes. Friedrich III. trat 1456 einem von der Hanse gegen Münster wegen der Vertreibung seiner Stadtbehörden gefällten Rechtsspruch bei, indem er die Stadt wegen Nichtbefolgung desselben verurteilte.[1]) Die Annäherung Karls IV. an die niederdeutschen Städte allerdings wurde weniger durch ihre politisch-militärischen Erfolge über Dänemark, die alsbald eine Einigung unter den oberdeutschen Städten nach sich zogen, als durch die Tatsache bestimmt, daß er seit 1373 im Besitz der Mark Brandenburg sich befand. Die wirtschaftlichen Interessen dieses Landes, das an zwei wichtige Ströme sich anlehnte, in Tangermünde und Frankfurt a. O. wertvolle Handelsstützpunkte besaß, wiesen ihn auf die Hansestädte der vorgelagerten wendisch-pommerschen Küste hin. Auch seine Bestrebungen zur Schaffung von Landfrieden im Reich legten ihm für Niederdeutschland die Verbindung mit der Hanse nahe. Bereits 1374 verlieh er Lübeck die hohe Justiz in Sachen des Landfriedens mit dem Recht, Übeltäter in allen fremden Territorien zu verfolgen.[2]) 1377 unterstützten ihn Lübeck und Magdeburg bei der Belagerung der Raubburgen Lüchow und Dannenberg im Elbgebiet.[3])

Kein deutscher Herrscher des späteren Mittelalters hat so viele Hansestädte aus eigener Anschauung kennen gelernt wie Karl IV. 1375 weilte er in Lübeck und Wismar, 1377 in Magdeburg, Lüneburg, Herford, Soest, Dortmund.[4]) Das Selbstgefühl der Hanse im ganzen wurde ohne Zweifel dadurch bedeutend gehoben. Auch auf die oberdeutschen Städte übte seine Annäherung an die niederdeutschen erkennbare Wirkung aus. Seinem Besuch in Lübeck folgten 1376 die Stiftung des schwäbischen Städtebundes, der Sieg dieses Bürgertums bei Reutlingen über seine adlig-fürstlichen Gegner und ein weiteres Anwachsen seiner Einigungsbewegung. Es war

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 516.

[2]) Lüb. UB. IV n. 222.

[3]) Städtechron. 19 S. 560, 26 S. 254, 7 S. 271f.

[4]) Städtechron. 19 S. 551ff., Mantels, Kaiser Karls IV. Hoflager in Lübeck, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 109ff.; Meckl. Jbb. 43 S. 169ff.; Städtechron. 7 S. 272ff.; 20 S. 229ff., 243f., Frensdorff, Dortmunder Statuten, Hans. Gesch. Qu. III S. 46f.

Karl IV. nicht vergönnt, die Beobachtungen und Eindrücke, die er bei jenen Besuchen sammelte, zu verwerten. Er starb am 29. November 1378 in seiner Residenz Prag. Doch gebührt ihm der Ruhm, den Reichsgedanken und die Königsmacht in Niederdeutschland nach langer Pause wieder aufgefrischt zu haben.

Das deutsche Königtum besaß trotz aller politischen Kläglichkeit doch einen nicht unbeträchtlichen moralischen Einfluß. Es konnte auch landsässigen Städten ein Schutz sein gegen Vergewaltigung durch ihre Herren. Es konnte im Auslande die hansische Politik unterstützen und ihr die Wege ebnen, Fürsprecher für die Wünsche der Städte bei den fremden Mächten sein. Oft ist namentlich Sigmund von der Hanse wie von einzelnen ihrer Mitglieder um Hilfe und Förderung in den verschiedensten Richtungen angegangen worden. Es hing damit zusammen, daß Sigmund allen Fragen lebhaftes Interesse und rastlose Geschäftigkeit entgegenbrachte. Er zog an und blendete, eine glänzende und vielseitige Begabung stand ihm zur Seite. Aber der gleichzeitigen Erledigung der vielen großen Unternehmungen, die er betrieb, war sie doch nicht gewachsen. Kirchenreform, Reichsreform, Bekämpfung der Hussiten und der Türken und noch so manches andere hemmten sich gegenseitig, zehrten seine Mittel auf, machten ihn abhängig von den Fürsten. Die engere Fühlung, in die das deutsche Königtum seit Karl IV. mit den wichtigsten Gruppen der Hanse treten zu müssen schien, blieb aus, da Sigmund schon 1411 die Mark wieder aus den Händen gab. Weder in seinem Reichslandfriedensentwurf 1415, noch in dem kurfürstlichen 1428 fand Niederdeutschland, das hansische Gebiet, Berücksichtigung.[1])

Dennoch zeigte Sigmund einen offenen Blick auch für die Bedeutung der Hanse. Nur die Muße fehlte ihm, sich tiefer mit ihrer Eigenart vertraut zu machen und daran vielleicht weitere Pläne im Interesse des Reichs anzuknüpfen. 1414 begehrte er anläßlich seines Streits mit Venedig, dessen Handel er lahmzulegen wünschte, vom hansischen Kontor zu Brügge Auskunft über Schiffahrt, Handel und Verkehrsrichtungen der Hansestädte. Dieses aber wies ihn an die Hanse selbst. Mit Erfolg nahm er sich der Beilegung des Aufstands in Lübeck an,[2]) kam den verschieden-

[1]) Deutsche Reichstagsakten VII n. 181, 182, IX S. 172.

[2]) Vgl. oben Band I S. 187 ff.

artigen Wünschen, die vom Brügger Kontor, von der Hanse und einzelnen Städten derselben ihm vorgetragen wurden, bereitwillig entgegen. Wenn aber der König Gegenleistungen begehrte, ein Eingehen auf seine politischen Pläne, vollends wenn dadurch Handelsbeziehungen zum Ausland gestört wurden, stieß er bei der Hanse auf Abweisung. Weder unterwarf sie sich seinen Weisungen in ihren Streitigkeiten mit England und mit den Friesen, noch war sie ihm zuwillen in seiner Politik gegen Brabant. Da erklärte er die ganze Hanse einmal zornig für ein Gebilde des Ungehorsams gegen sich und das Reich.[1])

Die Gefahr, die für die Kirche wie für das Reich in dem Aufstande der Hussiten 1419 lag, machte es König Sigmund wie den Fürsten erwünscht, auch die Kräfte der Hanse zu ihrer Bekämpfung heranzuziehen. Sie wurde von ihnen und von den Reichstagen als Korporation behandelt, häufig zu diesen eingeladen als: Lübeck und die Hansestädte oder ähnlich. Aber nur einzelne Städte, und zwar meist nur in den von den Hussiten direkt bedrohten Gebieten, schlossen sich ihren Herren zum Kampf gegen die Ketzer an. Andere, wie Dortmund, begründeten ihre ablehnende Haltung damit, daß sie weit entfernt vom Kriegsschauplatze lägen. Die Hanse als Bund beteiligte sich nicht am Kampf.[2]) Die wendischen Städte verfolgten ihre kommerziellen und politischen Interessen im Kriege gegen den skandinavischen Norden, ohne auf die Versuche Sigmunds und der Fürsten, um des Hussitenkriegs willen einen Frieden zu vermitteln, praktisch sonderliche Rücksicht zu nehmen.[3]) Hauptsächlich aus Zorn darüber erneuerte König Sigmund mit Berufung auf die goldene Bulle das Verbot des Abschlusses von Bündnissen der Städte untereinander auf dem Reichstag zu Nürnberg 1431.[4])

Die Hanse war nicht geneigt, des Reichs wegen irgendwelche Opfer in dieser Sache zu bringen. Erst die Bedrohung ihrer sächsischen Mitglieder durch den gewaltigen Vorstoß der Hussiten im Winter 1429/30 nach Thüringen und bis in die Nähe von Magdeburg

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 187, 195f., 357, 389, II S. 3.

[2]) Städtechron. 20 S. 301 Anm. 1, HR. 1. VII n. 548, 555, 557 u. Anm. 1, 660—663, 689, Reichstagsakten VIII n. 392 Vorbemerkung.

[3]) Vgl. oben Band I S. 238, 250.

[4]) Reichstagsakten IX n. 429. Der Reichstag war besandt aus Niederdeutschland von Köln, Lübeck, Magdeburg, das. n. 443, 447, vgl. HR. 2. I n. 30.

alarmierte sie. Gerade tagten am 1. Januar 1430 die Hanseboten in Lübeck und nahmen die Bitte des der Hanse befreundeten Herzogs Wilhelm von Braunschweig um Hilfe entgegen. Lübeck, Hamburg, Lüneburg sandten sofort fünfhundert Schützen den bedrohten sächsischen Genossinnen zu Hilfe. Doch kamen dieselben nicht mehr in Tätigkeit.[1]) Aber damit nicht genug. Der Hansetag beschloß, falls eine Hansestadt von den Ketzern angegriffen werde, sollten ihr alle anderen mit Kriegsmacht beistehen. Wenige Monate später nahm der sächsische Städtebund diesen Beschluß für den Bereich seiner Mitglieder an, die zum Teil in erster Linie einem Angriff ausgesetzt waren.[2]) 1432 schickte Lübeck auch dem von den Hussiten bedrohten Orden in Preußen zweihundert Armbrustschützen und gestattete den durch den Stillstand zu Horsens mit König Erich von Pommern beschäftigungslos gewordenen wendischen Freibeutern, beim Orden Dienste zu nehmen.[3]) Da die hansischen Gebiete dann nicht weiter von den Hussiten bedroht wurden, traf die Hanse auch keine weiteren Vereinbarungen zu ihrer Abwehr. Zwar stand noch auf der Tagesordnung des Hansetags 1434 die Hussitengefahr.[4]) Als er aber im Juni stattfand, traf gerade die Nachricht in Lübeck ein, daß Herzog Albrecht von Österreich die Ketzer, „dey in Prusen weren". geschlagen, auch die anderen Hussiten niedergeworfen und Prag gewonnen habe.[5]) Es war die Schlacht bei Böhmisch Brod am 30. Mai 1434, in der Prokop fiel und die Taboriten vernichtet wurden.

Die furchtbaren Raubzüge der Hussiten seit 1427 und die innere Schwäche der Reichsverteidigung ließen eine energische Reform der Reichsverfassung erst recht als ein dringendes Bedürfnis erscheinen. Friede im Reich, Beseitigung des Fehderechts, Reichsheer und Reichssteuern waren nötig, sollte in würdiger Weise das

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 2, Hans. UB. VI n. 845, Gädechens i. Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. 7 S. 421 ff., dazu Koppmann das. S. 425 ff., Hamburgs Abrechnung über die Ausgaben für sein Kontingent: liber soldatorum missorum contra hereticos.

[2]) HR. 1. VIII n. 712 § 1, 790, S. 502, n. 792, Schmidt i. Forsch. zur deutsch. Gesch. 6 S. 206 ff. Auch die vier thüringischen Städte beantragten in dieser Not Aufnahme in den sächsischen Städtebund, vgl. Schmidt a. a. O. S. 208, wonach zu berichtigen v. Bezold, König Sigmund u. d. Reichskriege gegen d. Hussiten III S. 56.

[3]) HR. 2. I n. 210—212, vgl. oben Band I S. 250 f.

[4]) HR. 2. I n. 195, 196, 242.

[5]) HR. 2. VII n. 435, vgl. I n. 374.

Reich geschützt werden können. Die Landfriedensbestrebungen Karls IV., Wenzels und Sigmunds waren gescheitert in erster Linie an der Macht der alteingewurzelten Verhältnisse, an den einander widerstreitenden Interessen der Städte und des Fürstentums und insbesondere an dem Mißtrauen in die Ehrlichkeit der fürstlichen und kaiserlichen Politik, daß jene allen derartigen Versuchen entgegenbrachten und im Hinblick auf Karls IV. Verhalten zu hegen auch berechtigt waren. Daran scheiterten auch die bestgemeinten Absichten. Dem auf dem Reichstag zu Nürnberg 1431 projektierten Landfrieden sollten alle Reichsangehörigen Gehorsam leisten. Alle Kriege und Feindschaften unter den Ständen sollten, wenigstens für ein Jahr, verboten sein. Das große Landfriedensprojekt von 1438, aus der Regierung Albrechts II., wollte bereits für immer die Fehden im Reich abschaffen, schiedsrichterliche Austräge an ihre Stelle setzen.

Nun kam die Regierung Friedrichs III. Die äußeren Schicksale des Reichs bis gegen den Schluß dieses Zeitraums hatten für die Hanse kein sonderliches Interesse. Durch die rasch vorüberrauschende Kriegswelle der Armagnacs im Elsaß 1444/45 fühlte sich von den Hansestädten nur Köln eine Zeitlang bedroht. Der wachsenden Gefahr der Türken brachte die Hanse erklärlicherweise noch geringere Teilnahme entgegen, als seinerzeit den Hussitenkämpfen. Lebhafter Eifer aber erwachte in den Bürgerschaften auch der Hansestädte, als der Papst 1464 zum Kreuzzug gegen die Türken aufrief. Nicht nur wurden reichlich Beiträge gespendet, Scharen vielfach freilich losen Volks machten sich aus ihnen auf den Weg nach Italien mit den Bannern ihrer Heimat und mit roten Kreuzen auf den Kleidern. Doch schwer enttäuscht mußten sie den italienischen Boden bald wieder verlassen.[1]) Als jedoch im Frühjahr 1472 Kaiser Friedrich die Zahlung der Reichssteuer zur Bekämpfung der Türken, die ihm der Reichstag gegen den heftigen Widerstand der Städte bewilligt hatte, auch von den niederdeutschen Städten forderte, erhielt er ablehnende Antworten. Der sächsische Städtebund und Lübeck, die nebst Köln den Reichstag durch ihre Rechtsgelehrten besandt

---

[1]) Städtechron. 14 S. 809f., 20 S. 143f., 328f., 24 S. 50f., 160, Laspeyres, Chronicon Sclavicum S. 237, Tratzigers Chronica S. 204, Hamb. Chroniken S. 257, Strals. Chroniken S. 12 (zu 1462), Baier, Zwei Strals. Chroniken, S. 37, Lüb. Chron. hg. v. Grautoff II S. 273ff., Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch, S. 2.

hatten,[1]) dazu Hamburg und die anderen wendischen Städte erklärten, sich im Fall einer Reichsheerfahrt gegen die Türken nach dem Beispiel der oberdeutschen Städte richten zu wollen, vor allem aber auf ihre Landesherren Rücksicht nehmen zu müssen. Übrigens waren die Hansestädte gerade stark in Anspruch genommen durch die Hildesheimer Stiftsfehde und durch ihren Krieg gegen England.[2])

Inzwischen war ein erster Reichslandfriede mit fünfjähriger Dauer 1467 zustande gekommen, der alle Klagen vor die ordentlichen Gerichte verwies.[3]) Er wurde 1471 vom Kaiser für vier und 1474 für weitere sechs Jahre verlängert. Er begann, theoretisch wenigstens, ständig zu werden.

Wie der Hanse die nächsten Interessen des deutschen Königtums gleichgültig waren, so tat umgekehrt dieses nichts, oder wenigstens nichts Ernstliches, um der Ausdehnung fremder Herrschaft über deutsches Gebiet innerhalb des hansischen Wirkungskreises zu wehren. Welche Stellung die Hanse zum Ordenskrieg und zum Übergang Westpreußens unter polnische Herrschaft sowie zur Ausbreitung der dänischen Macht über Schleswig und Holstein einnahm, ist seinerzeit erörtert worden. Sie fand sich ab mit den eintretenden Veränderungen, nur bestrebt, ihre eigene politisch-kommerzielle Stellung in diesen Gebieten unter der neuen Herrschaft zu bewahren, wenn möglich, zu verbessern.[4]) Auch im Westen hätte die Hanse schwerlich dem rastlosen Fortschreiten der burgundischen Macht gegen den Rhein hin[5]) gewehrt, wären nicht durch eine merkwürdige Verkettung der Umstände Kaiser, Fürsten und Städte zusammengeführt worden, um gemeinsam die Eroberungslust Karls des Kühnen vom Erzstift Köln zurückzuweisen. Doch ist es zwekmäßiger, eine Betrachtung dieser Bewegung zu verknüpfen mit dem Überblick über die Beziehungen zwischen dem Fürstentum und den Hansestädten, wovon später die Rede sein wird.

Das deutsche Königtum besaß aber zwei Zwangsmittel, mit denen es auch in den ihm fernen Gegenden des Reichs Einfluß geltend machen konnte, seine Rechtsprechung, das Reichshofgericht,

[1]) HR. 2. VI n. 460 § 15, 462 § 13, 533.

[2]) HR. 2. VI S. 532 u. Anm. 2, 4, n. 568 § 14, 569 § 4, 570 § 3, 580, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 345 f.

[3]) Schweitzer, Vorgesch. u. Entsteh. d. schwäb. Bundes, Diss. S. 54.

[4]) Vgl. oben S. 162, 179 ff., 195 ff.

[5]) Vgl. oben Band I S. 368 ff., II S. 125, 136.

an dessen Stelle nach Mitte des 15. Jahrhunderts mehr und mehr das königliche Kammergericht zu Bedeutung gelangte, sowie die Reichsacht. Häufig haben auch die Hanse und besonders ihre einzelnen Mitglieder sich mit beiden auseinandersetzen müssen. Die Reichsacht war eine schneidende Waffe, für die von ihr betroffenen Städte eine schwere Gefahr, denn sie gab allen offenen und geheimen Gegnern und Rivalen dieser ein Recht zu ungestrafter Vergewaltigung und wurde nicht nur im Inlande von Widersachern der Städte zum Vorwand genommen, sondern fand auch beim Ausland Beachtung.

Überaus häufig waren Vorladungen vor das Reichshofgericht und Achterlasse unter Sigmund. Dies hing nicht damit zusammen, daß das Königtum sich auf seinen alten, schönen, vornehmsten Beruf besann, oberster Hüter und Quelle von Frieden und Recht im Reiche zu sein. Sigmund benutzte beide Institutionen vielmehr als Einnahmequellen. Und nach seinem Vorbild taten die Mitglieder des Gerichts.

Prozesse vor dem Reichshofgericht stürzten die davon Betroffenen in unabsehbare Kosten und unter Umständen folgenschwere Verwicklungen. Da erwog die Hanse 1419 in Verfolg ihrer Bestrebungen, in rechtlicher Hinsicht für den Bereich ihrer Mitglieder sich selbst zu genügen,[1]) wie man den Ladungen vor das Reichshofgericht entgehen könne. Sie machte sich die in Sachsen und Westfalen herrschende Auffassung zu eigen, daß über einen Sachsen nur auf sächsischer Erde vom König gerichtet werden dürfe. Nur dort sollte dem Kläger Recht angeboten werden; wenn er dies zurückwies und die Reichsacht gegen die betreffende Stadt erwirkte, sollte dieselbe von den verbundenen Städten als nicht zu Recht bestehend angesehen werden. Von Bremen wurde dieser Vorschlag alsbald angenommen.[2]) Im folgenden Jahre wollte die Hanse König Sigmund durch eine Gesandtschaft wenigstens um die Abstellung ungerechter Vorladungen vor das Reichsgericht ersuchen.[3]) Aber weder jene noch diese Absicht scheint zur Ausführung gelangt zu sein. Erst 1448 kamen die wendischen Städte zusammen mit Stade auf die Regelung ihres Verhältnisses zum Reichshofgericht zurück. Auch diesmal vertrat Bremen den schärfsten

---

[1]) Vgl. oben S. 329 ff.

[2]) HR. 1. VII n. 51—53, Hans. UB. VI n. 248.

[3]) HR. 1. VII n. 182 § 5.

Standpunkt. Es schlug vor, die Appellation an dasselbe überhaupt zu verbieten. Die anderen Städte erwogen die gemeinschaftliche Unterhaltung eines Prokurators, eines juristischen Vertreters ihrer Interessen, am Reichshofgericht. Doch scheiterte dieser Plan am Widerspruche Hamburgs, das bereits für sich einen Prokurator dort besaß.[1]) Andere Städte ahmten allmählich das Beispiel Hamburgs nach, die Anstellung von Prokuratoren durch einzelne Städte, die auch gelegentlich von befreundeten Städten mitbeauftragt wurden, ward üblicher. Sie sorgten dafür, daß ihre Städte über Anschläge von Gegnern auf dem laufenden erhalten und daß solche abgewehrt wurden.

Indem aber die Hanse darauf drang, daß ihre eigene Jurisdiktion von ihren Mitgliedern als die höchste anerkannt werde, war sie doch praktisch in der Richtung des Bremer Vorschlags tätig.[2]) Jedoch dieser Anspruch versetzte ihre Mitglieder wiederholt in Zweifel, ob sie Geboten der Hanse oder ihrer Landesherren und des Kaisers folgen sollten. Hildesheim und Magdeburg begehrten geradezu einmal von der Hanse Rechtsbelehrung, ob sie ihren Befehlen den Vorzug zu geben hätten vor denen des Kaisers.[3])

Fand sich nun auch die Hanse mit der Jurisdiktion von Kaiser und Reich ab, so gut es ging, indem sie ihr möglichst aus dem Wege ging, so bekämpfte sie dagegen offen und nachdrücklich zwei andere Arten von Gerichten, die ihr Unbequemlichkeiten verursachten, die westfälischen Freigerichte und die geistliche Gerichtsbarkeit.

Jene, die Femgerichte, Reste der königlichen Landgerichte in Norddeutschland, beschäftigten sich anfänglich nur mit todeswürdigen Verbrechen, wurden aber durch die Beachtung, die ihnen Karl IV. und Wenzel zuteil werden ließen, angespornt, ihre Tätigkeit sachlich wie räumlich über Westfalen hinaus zu erweitern, schließlich über das ganze Reich und auf alle möglichen Rechtsangelegenheiten auszudehnen. Durch eine besondere Organisation ihres Verfahrens, besonders das heimliche oder stille Gericht, das in strengster Heimlichkeit der Erledigung der von auswärts vor sie gebrachten Rechtssachen diente, machten sie sich furchtbar. Als dann König

[1]) HR. 2. III n. 394—398.

[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 266, vgl. Lüb. UB. IX n. 751.

[3]) HR. 2. III n. 628, 629, VII S. 832.

Sigmund ihnen allgemeine Gerichtsbarkeit in ganz Deutschland und gegenüber jedermann nicht bloß in Straf-, sondern auch in Zivilsachen zugestand, überhaupt ihr bester Förderer war, steigerten sich ihre Ansprüche und Eingriffe in den Gang der ordentlichen Gerichte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts ins Maßlose. Erpressungen Bestechlichkeit rissen unter ihren Mitgliedern ein. Als solche, als Freischöffen, konnten alle ehelich geborenen Freien aufgenommen werden, außerdem konnte der Kaiser sie ernennen, „wissend machen“. Der Besitz des Freischöffentums konnte, je mächtiger die Feme wurde, große Vorteile bieten, das Streben darnach wuchs demgemäß immer mehr.[1])

Auch auf diesem Gebiet war es Bremen, das zuerst entschieden Stellung nahm. Bereits 1308 beschloß die Stadt, keine Genossen der Feme bei sich wohnen zu lassen. Jeder Zusammenhang von Angehörigen der städtischen Bevölkerung mit der fremden Gerichtsbarkeit sollte unterdrückt werden. Erst Ende des Jahrhunderts schlossen Deventer und Zütfen Freischöffen wenigstens vom Rat aus.[2])

Daß die Städte einzeln oder in Verbänden in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gegen die Freigerichte Front zu machen begannen, hatte großenteils auch in der Besorgnis seinen Grund, daß die Fürsten sich derselben bedienen könnten, um die Freiheit und Unabhängigkeit der Städte anzutasten.

Außer den Femgerichten und früher schon als diese wurde die geistliche Gerichtsbarkeit von den Städten bekämpft. Sie griff in den verschiedensten Richtungen in weltliche Angelegenheiten ein. Außerdem wurde diese Politik getragen von der wachsenden Erbitterung der Bürgerschaften und der Städte selbst gegen den Mißbrauch, der von Geistlichen mit ihrer gerichtlichen Sonderstellung getrieben wurde, gegen die Hierarchie überhaupt, ihre zunehmende Verweltlichung und Entsittlichung, gegen die Ausdehnung ihres Grundbesitzes, gegen die Ausübung bürgerlicher Gewerbe in ihrem Bereich zum Schaden der städtischen Handwerker, während sie von den Bürgerpflichten, Steuern und Stadtverteidigung, obendrein Freiheit genossen. Wollte doch die sogenannte Reformation Sigmunds von 1438 die Besetzung des Amts der Stadtschreiber durch Geistliche im Interesse der Städte abgeschafft wissen.[3])

[1]) Vgl. Schröder, Deutsche Rechtsgesch. 4. Aufl. S. 578ff.

[2]) Lindner, Die Feme, S. 519.

[3]) Hg. v. Böhm, S. 230ff.

Schon 1358 vereinbarten die wendischen Städte, daß Kleriker, Juristen und öffentliche Notare, die die Städte mit geistlichem Gericht bemühten, Geleit und Sicherheit bei ihnen entbehren sollten. Eine spätere Versammlung derselben im gleichen Jahre verfügte, daß Leute, die unter den Schutz des geistlichen Rechts sich begaben, am lübischen sich nicht genügen lassen wollten, ebenfalls Geleit bei ihnen entbehren sollten. Im Zusammenhang damit verbot das besondere Bündnis der vier vorpommerschen Städte Vorladungen vor auswärtige Gerichte überhaupt.[1]) Zwei Jahre später bedrohte ein sächsischer Städtebund die Vorladung von Laien vor geistliches Gericht mit Verfestung, und diese Bestimmung ging in das Bündnis der sächsischen Städte von 1382 über.[2]) Ein hansischer Beschluß wurde zum erstenmal gefaßt vom Hansetag zu Lübeck 1375 gegen den Übertritt von Mitgliedern unter den Schutz des geistlichen Rechts, um damit dann andere Hansen zu belangen.[3])

Gegen Vorladungen vor die westfälischen Freigerichte nahm zum erstenmal Stellung das Bündnis sächsischer Städte 1396. Ihren Urteilen wurde für den Kreis der Verbündeten die Gültigkeit abgesprochen; Kläger vor dem Femgericht sollten in ihnen verfestet sein. Zugleich aber stellte es ihren Bürgern, wenn der Rat einer Stadt die von jenen Beklagten nicht zur Annahme seiner vermittelnden Entscheidung bewegen könne, die Anrufung des geistlichen Gerichts frei.[4])

Die Hanse nahm 1417 ihren Kampf gegen das geistliche Gericht wieder auf. Bürger von Hansestädten, die sich andern gegenüber in Schuldklagen am Stadtrecht nicht genügen ließen, sondern das geistliche zur Verfolgung ihrer Ansprüche anriefen, sollten das Bürgerrecht in ihren Städten verlieren und in anderen Hansestädten nicht als Bürger aufgenommen werden dürfen. 1418 und 1447 wurde dies Statut von der Hanse bestätigt.[5])

---

[1]) HR. 1. I n. 218, 220, 223 § 2.

[2]) Hans. UB. III n. 507, IV n. 755 § 8.

[3]) HR. 1. II n. 86 § 22. Sofortige Aufnahme desselben in das Bündnis der vorpomm. Städte Hans. UB. IV n. 504 § 10, erneuert das. V n. 57 § 9. 1392 machte der Bund der altmärk. Städte Front gegen die Übergriffe des geistl. Gerichts, Hans. UB. V S. 62 Anm. 1; 1399 nahm der Bündnisentwurf der wendischen Städte obigen hansischen Beschluß auf, das. V n. 366 § 7.

[4]) HR. 1. IV n. 354.

[5]) HR. 1. VI n. 398 § 13, 557 § 18, HR. 2. III n. 288 § 39, vgl. Hans. UB. VIII n. 786.

Viel später als gegen das geistliche Gericht kam es zu hansischen Erlassen gegen die westfälischen Freigerichte. Wie gegen jenes durch die Erwerbung päpstlicher Befreiungen suchten sich die Städte einzeln gegen die Freigerichte durch kaiserliche Privilegien zu schützen, die die Ladung der Stadt vor andere als das kaiserliche Gericht verboten, so Köln, Dortmund, Braunschweig, der deutsche Orden für seine Mitglieder und Untertanen, Magdeburg. Sie waren alle von Kaiser Sigmund, der aber in seinen späteren Jahren auch den westfälischen Gerichten das Recht der Ladung vor ihre Stühle vorbehalten wollte. Auch Lübeck, das gegen Vorladungen vor auswärtige geistliche Gerichte im Besitz einer päpstlichen Befreiung war, wünschte 1417 von ihm ein Privileg gegen die Freistühle zu erwerben.[1])

1426 nahm der sächsische Städtebund die Bekämpfung der Femgerichte in seinem Kreise von neuem auf.[2]) Auch die märkischen Städte lehnten sich gegen sie auf. Auch die preußischen mußten sich endlich ihrer Angriffe zu erwehren suchen, die seit Anfang der vierziger Jahre in schnell wachsender Zahl erfolgten. 1442 bedrohten sie, allerdings im besonderen Hinblick auf das geistliche Gericht, jeden mit ewiger Verfestung und Hinrichtung, der eine binnenländische Rechtsfrage vor irgend ein auswärtiges Gericht brachte.[3]) Gegen die westfälischen insbesondere versprach ihnen der Hochmeister vom römischen König Schutz zu erwirken.[4])

Wenig später zog König Friedrich III. durch Reichsgesetz, die sogenannte Frankfurter Reformation, zum erstenmal der Feme bestimmte Schranken, die ihr jedoch immerhin noch einen großen Spielraum ließen.[5]) Wichtiger war es, daß er die Begünstigung dieser Institution nicht, wie Sigmund, praktisch fortsetzte. Gedeckt durch die Haltung des Reichsoberhaupts, nahmen nun die Stände, Fürsten wie Städte, ernstlicher die Bekämpfung der Femgerichte

---

[1]) Vgl. Städtechron. VI S. 191f., 192 Anm. 1, 198 u. Anm. 1, Hans. UB. VI n. 165, Städtechron. 13 S. 102, Lindner, Die Feme, S. 523, Thudichum, Femgericht und Inquisition, S. 68ff., Städtechron. VII S. 379 u. Anm. 1; Lüb. UB. X n. 635, HR. 1. VI n. 445.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 6.

[3]) HR. 2. II n. 562 § 5, 568 § 7, vgl. 527 § 8, Töppen, Akten, II n. 150 § 6, 166. II § 6.

[4]) HR. 2. II n. 516, 527 § 2.

[5]) Vgl. Lüb. UB. VIII n. 97.

auf. Nun endlich schloß auch Köln 1444 Freischöffen und solche, die vor Freistühlen klagten, wenigstens vom Rat und von den Ämtern der Stadt aus.[1]) 1447 beschloß auch die Hanse endlich ihr erstes Statut gegen die Feme. Sie gestattete ihren Mitgliedern gegen sie die Anrufung ihrer Herren, die Benutzung päpstlicher und anderer geistlicher Privilegien, lehnte jede Rechtskraft eines freigerichtlichen Spruches ab, bedrohte Richter und Kläger mit ewiger Verfestung in Hansestädten, verbot, außer für Westfalen, ihren Mitgliedern, Freischöffen zu werden, und entzog solchen, die es doch wurden, die Fähigkeit, in einer Stadt der Hanse öffentliche Ämter zu bekleiden.[2]) Der Hochmeister nahm auf Empfehlung seiner Städte das hansische Statut alsbald für Preußen an. Kläger vor den Freigerichten sollte ewige Landesverweisung treffen. Er sicherte seinen Orden und seine Untertanen aber außerdem noch durch die Erwerbung päpstlicher und kaiserlicher Verleihungen gegen sie.[3])

Aber die Freigerichte gebärdeten sich im Gefühl ihrer sinkenden Macht maßlos. In den fünfziger Jahren erhoben die livländischen Städte bei Lübeck Klage über schwere Bemühungen mit den heimlichen Gerichten und wurden von ihm auf das Statut von 1447 verwiesen.[4]) Die Hanse bestätigte und erneuerte dieses 1456 auf Antrag Bremens.[5]) Aber Lübeck selbst hielt sich durch dieses nicht gesichert und wollte sogar mit großen Kosten ein kaiserliches Privileg erwerben.[6]) Auch der sächsische Städtebund kam bei seiner Erneuerung 1464 auf die Bekämpfung der Freigerichtsbarkeit zurück. Jeder Stadt, die sich dadurch die Feindschaft der Feme zuzog, wurde der Schutz des Bundes zugesichert.[7]) Die Hanse aber zog 1470 ihre Stellung zu den heimlichen Gerichten abermals in Erwägung. Statutsbrecher sollten in allen Hansestädten an Leib und Gut angetastet werden dürfen, sie und ihre Helfer in Strafe von 100 M. Goldes verfallen sein, die halb dem Kaiser, halb dem

[1]) Städtechron. 14 S. CLXXXIX.
[2]) HR. 2. III n. 288 § 28.
[3]) HR. 2. III n. 318 § 4, 319 § 19; 403 § 5, 406 § 2, 414 § 3, 423 § 9, 636 § 11, 693 § 7.
[4]) HR. 2. III n. 723 § 10.
[5]) HR. 2. IV n. 458 § 9, vgl. Hans. UB. VIII n. 632, Lüb. UB. X n. 55, 83.
[6]) Lüb. UB. X n. 303.
[7]) HR. 2. V n. 584 § 2, 585.

durch sie Geschädigten zuteil werden sollten.[1]) Die Fühlung, die sie auf diese Weise zum Reichsoberhaupt zu gewinnen suchte, kann nicht verwundern.

Aber die Verhältnisse hatten sich inzwischen verändert. Hatten die Städte noch 100 oder 60 Jahre vorher fürchten zu müssen geglaubt, daß Feme und fürstliche Anschläge gegen ihren Frieden und ihre Freiheit Hand in Hand gehen könnten, so traten nun mehr und mehr die Landesherren selbst einzeln, wie schon 1432 Herzog Otto von Göttingen, oder in Bündnissen vereinigt gegen die Freigerichte auf, um sie von sich und ihren Untertanen abzuwehren.[2]) Je mehr sich ihr Streben darauf zu richten begann, ihre Territorien und deren Verwaltung auszugestalten und in sich abzuschließen, um so verhaßter mußte auch ihnen das Eingreifen dieser fremden Gerichtsbarkeit in ihre eigene landesherrliche sein. Indem aber das Fürstentum sich entschieden gegen die Feme erklärte, Kaiser Friedrich ihr mindestens keine Unterstützung gewährte, war ihr Niedergang besiegelt. Und dies kam auch den niederdeutschen Städten durchaus zugute.

Die Hanse und die Fürsten.

Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts tritt in den Beziehungen zwischen den Fürsten und den Städten in Niederdeutschland eine zunehmende Entfremdung ein. Im Zusammenhang damit beginnt ganz allmählich und lange noch kaum bemerkbar auch das politische Machtverhältnis zwischen beiden Ständen sich zu verändern, bis es schließlich deutlich zutage tritt, daß die Zukunft der Nation dem Fürstentum gehöre. In Wahrheit zwar hatte dies nie zweifelhaft sein können. Nur gab man sich in beiden Ständen falschen Auffassungen hin.

Die politische Großmachtstellung der Städte beruhte auf der besseren Ordnung und großen Geschlossenheit der einzelnen Gemeinwesen im Vergleich mit der Territorialverwaltung, im besonderen auf ihrer finanziellen Überlegenheit über das Fürstentum, auf dem

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 43.

[2]) Lindner, Die Feme, S. 528.

Besitz großen mobilen Kapitals und der Fähigkeit, solches schnell und leicht flüssig zu machen. Der Mangel an Kapital und das zunehmende Bedürfnis darnach auf fürstlicher Seite hatten die Städte zu Geldgebern der Fürsten werden lassen, hatten ihre politische Machtstellung diesen gegenüber geschaffen.

Denn die kriegerische Schlagfertigkeit der Städte im Felde vermittelst ihrer Bürgerheere erwies sich in den meisten Fällen als nicht gleichwertig den Ritterscharen der Fürsten. Die adligen und fürstlichen Hilfskräfte aber und andre Truppen, die sie erkauften, waren oft nicht ganz verläßliche Elemente. Es fehlte dem städtischen Rat ihnen gegenüber die rechte Autorität, sie waren leicht eigenwillig und unbotmäßig, eine bessere Waffe in fürstlicher als in städtischer Hand.

Um so mehr sahen sich die Städte darauf hingewiesen, die Defensive auszubilden, mit möglichst starken Befestigungen sich zu umgeben. Frondienste und Wachtdienste waren außer Kriegsdienst und Steuerzahlung die beiden Leistungen des Bürgers an das Gemeinwesen. Auch in dieser Richtung war das Kapital die allerwesentlichste Vorbedingung. Vollends ermöglichte es den Städten eine unschätzbare Verstärkung ihrer Defensive seit dem Aufkommen der eisernen und namentlich bronzenen Pulvergeschütze. Die Städte waren es zuerst, die in großer Zahl diese neuen Machtmittel für sich anfertigen ließen und durch sie die Verteidigungskraft ihrer Befestigungen bedeutend erhöhten. Lange besaßen die Städte nicht nur die größten, sondern auch weitaus die meisten Geschütze, und oft noch im spätern 15. Jahrhundert mußten Fürsten von ihnen Geschütze entleihen. Nur der Staat des deutschen Ordens in Preußen machte schon im 14. Jahrhundert hiervon eine Ausnahme. Aber dieser besaß auch im Gegensatz zu allen anderen Territorien eine vorzüglich geordnete und zentralisierte Verwaltung, die ihm bedeutende finanzielle Mittel zur Verfügung stellte. Erst die Entwicklung des burgundischen Staatswesens ein halbes Jahrhundert später kann ihm an die Seite gestellt werden.[1])

---

[1]) Von Westen nach Osten haben sich allmählich in Niederdeutschland Herstellung und Besitz von Geschützen und Pulver verbreitet. In Aachen wird eine eiserne Donnerbüchse 1346 erwähnt, Hansen i. Städtechron. 20 S. 256 Anm. 4; in Bremen werden Pulverbüchsen vielleicht schon 1358 verwendet, v. Bippen, Gesch. Bremens I S. 209 Anm. 2; Braunschweig besaß 1368 anscheinend noch keine, Städtechron. VI S. 194 Anm. 2; für Lübeck macht Fock, Rügensch-pommersche

Es ist verständlich, daß die Hanse den Versuch machte, durch Statut den Besitz von Pulvergeschützen, des neuen zukunftsreichen Machtmittels, sich vorzubehalten. Sie beschloß 1385, daß in keiner Stadt Geschütze für solche gegossen werden sollten, die außerhalb der Städte angesessen seien. Die preußischen Städte jedoch erklärten, in dieser Hinsicht vom Willen ihrer Herrschaft abhängig zu sein.[1])

Noch durch das ganze 15. Jahrhundert aber standen der skandinavische Norden und der slawische Osten an Geschützbesitz unendlich weit hinter Deutschland zurück. Die nordischen Herrscher mußten ihre Pulvereinkäufe in den Hansestädten machen.[2])

Der Geschützguß muß im 15. Jahrhundert sehr lebhaft in den Städten gewesen sein, in den Seestädten noch besonders wegen der notwendigen Armierung der Schiffe. Sich mit einem möglichst zahlreichen Geschützmaterial zu versehen, diese Politik wurde von zahlreichen Städten konsequent mit großem Aufwand an Mitteln durchgeführt.[3])

Geschichten, III S. 263ff., wahrscheinlich, daß Pulver und Büchsen in den sechziger Jahren verwendet wurden. In den folgenden Jahrzehnten erscheint Lübeck für den Geschützguß als ein Platz, wo die Nachbarstädte ihren Bedarf einkaufen, ähnlich wie Flandern es war, vgl. Hamb. Kämm. Rechn. I S. 165, 287, 385, Meckl. UB. 19 S. 476. Seit den achtziger Jahren gefiel sich der Geschützguß der Städte jahrzehntelang in der Herstellung bronzener Monstergeschütze riesiger Größe, deren praktische Gefährlichkeit gleich Null, deren Bewegungsfähigkeit sehr gering war, die Produkte der Begeisterung an dem neugewonnenen furchtbaren Kampfmittel waren, Limburger Chronik i. Monum. Germaniae, deutsche Chron. IV S. 86, Jähns, Gesch. der Kriegswiss. S. 787, 791.

[1]) HR. 1. II n. 293 § 4; 294, 298 § 3.

[2]) Vgl. über Einzelheiten Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 200f., Voigt, Gesch. Preußens VII S. 171, HR. 1. VII n. 210 § 2, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 150, HR. 2. VI n. 430 u. Anm. 1, S. 465 Anm. 2. Für Finnland war Reval der Markt auch hierfür, Livl. UB. VIII n. 829 u. Anm. 1, vgl. Hans. UB. VI n. 104, Livl. UB. IX n. 361 Nachschr., X S. 409 Anm. 5.

[3]) Vgl. für Braunschweig 1414—1421 Städtechron. VI S. 245ff. Über Nürnbergs Armierung 1449 Städtechron. II S. 289ff.: 100 Geschütze auf den Türmen, unter den Toren bereit zum Ausrücken 6 einspännige Wagenbüchsen, 30 dreispännige Karrenbüchsen, 6 Schirmbüchsen, dazu in den Vorwerken Hauptbüchsen und sonst noch zahlreiche Feuerwaffen und daneben noch Wurfgeschütze, wie sie vor dem Aufkommen des Pulvers üblich gewesen. Doch war die Kenntnis der Herstellung dieser im Verschwinden. Über Kölns Armierung 1473 Städtechron. 14 S. 827, 830. Nach einem Inventar bei Ennen,

Die technischen Helfer und Berater der Städte im Geschützwesen, die auch den Guß beaufsichtigten, die Geschütze verwalteten, waren die Büchsenmeister, städtische Beamte, die entweder lebenslänglich mit Pensionsberechtigung oder auf Zeit angestellt wurden. Sie waren oft zugleich die Geschützgießer selbst.[1]) Auch diese geschulten Kräfte befanden sich zunächst in städtischen Diensten, erst allmählich suchten auch Fürsten solche an sich zu ziehen.

Aber lange Zeit noch waren es nicht die Vermehrung des fürstlichen Geschützbesitzes oder die wachsende Gefährlichkeit der Geschütze, was die Städte zu stärkeren Befestigungsbauten veranlaßte, sondern augenblickliche Beunruhigungen durch Gerüchte, durch fürstliche Truppenzusammenziehungen u. a. Die städtische Befestigung erstreckte sich über den Mauerring erheblich hinaus in Gestalt der Landwehren und Warten. Die eigentliche Befestigung aber war ein fester Verband von Toren, Mauern und zahlreichen teils geschlossenen, teils nach der Stadtseite offenen Türmen.[2]) Mutwillige Beschädigung der Stadtmauer war mit den schwersten Strafen bedroht.[3])

Die zunehmende Besorgnis der Städte vor fürstlichen Anschlägen gegen ihre Freiheit belebte unter ihnen im Rahmen der Territorien, aber auch unter sonst durch gleiche Interessen einander nahestehenden das Streben nach Vereinigung, um verbunden mit größerem Nachdruck, erforderlichenfalls mit den Waffen fürstliche Angriffe auf die Privilegien und die Selbständigkeit einer Genossin abwehren zu können. Nur in der weitgehenden Unabhängigkeit von ihren Herren sahen die Städte die Freiheit gewährleistet, nach

---

Gesch. Kölns, III S. 508 Anm. 2, konnte sich Köln 1446 mit Nürnberg durchaus an Artillerie messen.

[1]) Vgl. Städtechron. 24 S. 43, Magdeb. UB. III Nachträge n. 57, 58, II n. 675, Städtechron. 24 S. 44. Über die Tätigkeit des Büchsengießers Heisterbom in Braunschweig Städtechron. VI S. 246 f. Der Lohn der Büchsengießer war sehr hoch.

[2]) Türme, Wichhäuser, Rundeele als Teile der Kölner Stadtbefestigung 1418 erwähnt, auf deren Armierung mit Büchsen und kundigen Schützen besonderes Gewicht gelegt wurde, Städtechron. 13 S. 117.

[3]) Gengler, Stadtrechtsaltertümer, S. 14 ff.; in Dortmund gew. Bußgelder zum besten der Stadtmauer bestimmt, Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. LXXXV; in Bremen und Riga verlangte die Bursprache, daß jeder in seinem Testament zur Befestigung der Stadt etwas aussetze, Napiersky, Quellen d. rig. Stadtrechts S. 235 § 82.

Gefallen und Bedürfnissen ihre wirtschaftspolitischen Aufgaben zu lösen. Auch die kleineren und größeren Städtebünde und die Bündnisbestrebungen der Hanse wollten am letzten Ende für ihre Mitglieder die Wahrnehmung ihres Hauptberufs, des Handels, verbessern. Darin bestand der höhere volkswirtschaftliche Wert dieser Bündnisse.

Es ist schwer zu entscheiden, ob die Fürsten oder die Städte in Niederdeutschland sich zuerst Übergriffen des anderen Teils ausgesetzt fühlten. Doch darf nicht übersehen werden, daß bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts die Macht der Städte im Wachsen war, daß beim Fürstentum sich die zunehmende Besorgnis einstellte, sie möchten sich gänzlich aus ihren Untertanenverhältnissen losreißen. Machtpolitische Ziele, das Streben, der politisch herrschende Faktor zu sein, beseelten die oberdeutschen Reichsstädte in ihrem Ringen mit Fürstentum und Ritterschaft.[1] Zuzeiten stehen diese Vorgänge in erkennbarer Wechselwirkung mit der Entwicklung des fürstlich-städtischen Verhältnisses in Niederdeutschland. Von vorbildlichem Einfluß hier waren jedoch die Niederlande, insbesondere im Zusammenhang mit dem Aufwachsen der burgundischen Macht.

Die mächtigen Fortschritte, die in Brabant, Flandern, im Bistum Lüttich die Städte in der Richtung auf Unabhängigkeit gegenüber ihren Herren im 14. Jahrhundert gemacht hatten,[2] ließen jedoch dort die Fürsten zur Zuflucht aller derjenigen Elemente allmählich werden, die von der Übermacht der städtischen Entwicklung sich beengt oder erdrückt fühlten. Es wuchsen Macht und Verlangen der Fürsten, ihre Oberherrschaft über ihre Städte stärker geltend zu machen. Noch im 14. Jahrhundert kam es in Flandern darum zu den ersten Kämpfen. Wie aber die Machtstellung gerade der flandrischen Städte das Ideal der Hansestädte war, so wurden die Bestrebungen der burgundischen Herrscher, ihre Städte zu beugen, ihre Länder zu zentralisieren, später vorbildlich für die niederdeutschen Fürsten.

Ein Zeichen der zunehmenden Spannung der Gegensätze in Niederdeutschland ist es, daß die Landfriedensvereinbarungen zwischen Fürsten und Städten seit dem Scheitern des großen west-

[1]) Vgl. auch die charakteristischen Worte Ulms 1379 an Nördlingen Deutsche Reichstagsakten I n. 141.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 162 u. Anm. 2, 178, 186, 192 f.

fälischen Landfriedens 1387 ziemlich allgemein in Verfall zu geraten begannen. Um dieselbe Zeit starb eine Anzahl Fürsten, deren die städtischen Chroniken wegen ihrer strengen Gerechtigkeit gegen die adligen Straßenräuber und ihrer freundschaftlichen Haltung gegen die Städte voll Lobes gedenken. Spätere Herrscher fanden sie nicht mehr zu rühmen. Da galten die Fürsten schlechthin den Städten als Feinde, die auf der Lauer lagen, sie zu schädigen und zu mindern. Schon im ausgehenden 14. Jahrhundert war dies ihre Grundanschauung. Eine nervöse Angst griff mehr und mehr bei den Städten Platz. Was auch immer geschah, sie vermuteten, daß es in irgendeiner Weise Pläne zur Verminderung ihrer Selbständigkeit enthalte. Die Landesherren seien ganz allgemein den Städten ungünstig und warteten nur auf gute Gelegenheit, sie zu verderben, erklärte Lübeck 1407.[1])

War nun auch diese Auffassung der Städte damals noch übertrieben,[2]) so trug sie doch neben den Landfriedenszwecken dazu bei, zahlreiche Vereinigungen unter den Städten in engeren Kreisen herzustellen oder aufzufrischen. Stralsund, Greifswald, Anklam, Demmin erneuerten seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts dauernd ihr Bündnis. Die Städte der Altmark waren durch ein solches untereinander eng verbunden, ebenso Erfurt, Mühlhausen und Nordhausen, auch Halberstadt, Quedlinburg und Aschersleben, oder Göttingen, Einbeck und Nordheim, Deventer, Kampen und Zwolle, Lübeck und Hamburg u. a. m. Außerdem begann ein Streben nach Herstellung umfassenderer Einungen, nach Beherrschung größerer Gebiete durch solche. Im sächsischen Städtebund, im Bündnis der wendischen Städte, in den hansischen Bündnisbestrebungen kommt es zum Ausdruck.

Es ist nicht zu verkennen, daß es die Tatsache der städtischen Bünde, die Besorgnis, von den Städten überflügelt zu werden, der Herrschaft über ihre Städte völlig verlustig zu gehen, war, was die Fürsten zu schrofferer Haltung, dann auch zu Versuchen eigener Vereinigungen gegenüber den Städten führte. Die großen Erfolge der niederdeutschen Städte im Kampf mit Dänemark und Norwegen 1368—1370, der Sieg der oberdeutschen über die fürstlich-adlige Koalition bei Reutlingen 1377, der augenblickliche Sturz

[1]) Städtechron. 26 S. 417.

[2]) Vgl. z. B. Städtechron. VI S. 93.

der Herrschaft Graf Ludwigs II. von Flandern 1379 durch die Demokratien seiner drei großen Städte, der rheinisch-schwäbische Städtebund 1381 und dazu so manches andere versetzten die Fürsten in lebhafte Unruhe. Für sie waren die Städte der angreifende Teil. An positiver Macht waren diese jedoch zu keiner Zeit, und je später um so weniger, dem Fürstentum gleichwertig. Aber ihre Macht wurde von den Fürsten noch lange Zeit überschätzt. Den Städten selbst war diese Tatsache auch wohl nicht unbekannt. Lübeck wies 1406 seine Bürger darauf mit vollster Deutlichkeit hin, man halte in fürstlichen Kreisen die Macht der Stadt für größer, als sie in Wahrheit sei.[1])

Die einzelnen Städte machten es vor allem zum Grundsatz, von allen ihren Angelegenheiten Fürsten möglichst ganz fernzuhalten. In den Städten lübischen Rechts war es selbst keinem Ritter gestattet, sich niederzulassen, wenn er seine früheren Beziehungen aufrecht erhielt. Nur wenn er sich seiner Lehen entäußerte, standen ihm Bürgerrecht und Ratsfähigkeit offen. Überhaupt sollten weder Bürger, noch besonders Mitglieder des Rats in irgendeinem Verhältnis zu Landesherren stehen, Ämter von ihnen annehmen, ihre Räte werden, Höfe oder Lehngüter von ihnen besitzen. Erst seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts zeigten sich diese Tendenzen schärfer, waren jedoch nicht beschränkt auf die Städte lübischen Rechts.[2]) Und noch vor Schluß des Jahrhunderts stellte die Hanse für ihren Mitgliederbereich das Statut auf, daß Fürsten in keinerlei städtische Angelegenheiten hineingezogen werden dürften.[3])

Die wilden Kämpfe zwischen beiden Ständen, die seit 1387 Oberdeutschland erschütterten, 1388 zur Niederlage der schwäbischen Städte bei Döffingen, der rheinischen bei Worms führten, weckten zum erstenmal einen kriegerischen Widerhall in Norddeutschland. Verbündet mit einer großen Anzahl Fürsten und Ritter warfen

---

[1]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

[2]) Vgl. HR. I. IV n. 40 § 12, Städtechron. 26 S. 399 § 22, Pyl, pommersche Gesch. Denkm. III S. 47, Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XVII, Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Rost. Gymnas. Progr. 1888 S. 12 u. Anm., Barthold, Gesch. v. Rügen u. Pommern, III S. 296 Anm. 3. Vgl. für Dortmund Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. 78 § 48, dazu über die Stellung verschiedener erster Familien der Stadt das. S. XLIII, LXXXVIII.

[3]) Vgl. oben S. 330. Berufungen darauf vgl. z. B. HR. 2. V n. 443 § 146, VI n. 145.

sich Erzbischof Friedrich von Köln und Graf Engelbert III. von der Mark auf das reichsfreie Dortmund. Anderthalb Jahre lang, 1388 bis 1389, bedrängten sie die Stadt. Aber weder erfüllten sich ihre Hoffnungen, daß der Ausbruch innerer Unruhen die Kräfte der Bürgerschaft zersplittern und lähmen werde, denn einmütig stand sie gegen den Feind vor den Toren zusammen, noch zwangen die schon vorhandenen finanziellen Schwierigkeiten die Stadt zum Nachgeben. Das Aufsehen, das dieser Angriff in den Hansestädten machte, war groß. Doch verhielten sie sich sehr zurückhaltend. Der Hansetag 1388 bevollmächtigte Lübeck und Hamburg zu vermittelnden Schritten zwischen den Kämpfenden. Aber solche wurden ernstlich nicht unternommen. Im folgenden Frühjahr ersuchte Dortmund die Hanse um ein Darlehen von 9000 Gulden mit der Bitte um Geheimhaltung seines Gesuchs, damit seine finanzielle Notlage den Fürsten nicht bekannt werde. Lübeck, Stralsund, Deventer, Zwolle u. a. Städte liehen der Stadt größere Summen.[1]) In allem Wesentlichen aber blieb Dortmund auf seine eigene Kraft angewiesen. Es nahm u. a., nicht wunderbar bei seinen engen Beziehungen zu England, auch 30 englische Bogenschützen in Dienst, die sich sehr gut bewährten. Umsonst waren alle Anstrengungen der Fürsten. Sie mußten im November 1389 die Fehde aufgeben und vertrugen sich mit der Stadt.[2]) Die Widerstandskraft der Befestigungswerke und die einmütige Entschlossenheit der Bürgerschaft einer einzelnen Stadt hatten sich einem Fürstenbunde gegenüber glänzend bewährt. Dortmund hatte seine Reichsfreiheit behauptet. War das Selbstgefühl der niederdeutschen Städte durch die furchtbare Niederlage der Genter bei Roosebeke 1382, die Unterwerfung Gents unter die Herrschaft Philipps des Kühnen von Burgund 1385 und durch den eben erfolgten Zusammenbruch des großen oberdeutschen Städtebundes wahrscheinlich herabgestimmt worden, das Beispiel Dortmunds hob ihre Zuversicht wieder. Doch führten die großen Opfer und Kriegsanstrengungen den Zusammenbruch der Finanzen Dortmunds herbei.

---

[1]) HR. 1. III n. 380 § 1, 391, 400, 423 § 3, 431 § 5, IV n. 639, Hans. UB. IV S. 410 Anm. 1, n. 1083, 1084.

[2]) Städtechron. 20 S. 251 ff., 276 ff., 26 S. 15 f., 31 f., Rübel, Dortm. Finanz- u. Steuerwesen, S. 26 f., 46 f., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. XLVII f., Lindner, Gesch. des Deutschen Reiches unter König Wenzel II S. 79 ff.

Bald erhielt diese erste Fürstenverbindung gegen eine niederdeutsche Stadt eine Ergänzung in einem anderen Gebiet. In kühner Politik hatte die Stadt Lüneburg im Anfang der siebziger Jahre den Askaniern in ihrem Ringen mit den Braunschweiger Welfen zum Besitz des Herzogtums Lüneburg verholfen und durch fortgesetzten engen Anschluß an sie so große Vorteile erworben, daß es sich fast unbeschränkter Freiheit rühmen konnte. Auch als es 1388 zu neuem Kampf zwischen beiden Häusern kam, hielt Lüneburg zunächst die Partei der Askanier. Aber nach der unglücklichen Schlacht bei Winsen vollzog die Stadt unter Führung seines Bürgermeisters Dietrich Springintgut und mit voller Beistimmung der stadtleitenden Kreise rücksichtslos einen vollständigen Frontwechsel. Es vertrug sich mit den Braunschweiger Herzögen Heinrich und Bernhard und sicherte sich dadurch den Fortbesitz seiner großen Freiheiten. Die Askanier aber verloren infolgedessen wieder die Herrschaft im Lande Lüneburg.

Aber die neuen Herren vergaßen der Stadt ihre Haltung nicht. Sie mußte auf der Hut sein. Am 20. September 1392 nötigte sie ihnen jenen berühmten Landfriedensvertrag, die Sate, auf. Lüneburg vereinigte die Stände des Landes zu seinem Schutz gegen die Herzöge in einem Bündnis und brachte dafür große finanzielle Opfer. Die Herzöge mußten die eigentliche Regierungsgewalt in die Hand der Ritterschaft und der drei Städte Lüneburg, Hannover, Ülzen legen. Der Friede war mit besonderer Rücksicht auf die Stellung und Verkehrsinteressen der Stadt Lüneburg gesichert.[1]) Aber Lüneburg hatte den Bogen allzu straff gespannt. Die Herzöge suchten alsbald die Ritterschaft gütlich oder mit Gewalt auf ihre Seite zu ziehen, die Sate zu sprengen, Lüneburg zu isolieren.

Die Hochzeit des ehemaligen Schwedenkönigs Albrecht von Mecklenburg, der selbst nur mit Bitterkeit Lübecks und der Hansestädte gedachte, mit der Schwester der lüneburger Herzöge gab im Februar 1396 Anlaß zu einer Fürstenzusammenkunft in Schwerin, deren Folge der Abschluß eines Kriegsbündnisses zwischen beiden Häusern war. Alsbald verbreitete sich in den Hansestädten das gewiß nicht unbegründete Gerücht, daß in Schwerin die Fürsten Verabredungen gegen ihre Freiheiten getroffen hätten. Auf der Rückreise

---

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 52f. Detmar tut der Sate zu 1394 Erwähnung, Städtechron. 26 S. 56.

bemächtigte sich Herzog Heinrich von Lüneburg durch Überfall Ülzens und nahm sogleich von dort aus die offenen Feindseligkeiten gegen Lüneburg auf, als deren Endziel sie die Vernichtung der Selbständigkeit der Stadt aussprachen. Hannover, wie es scheint auch die altmärkischen Städte ergriffen für Lüneburg Partei. Die preußischen aber lehnten, wie 1389 Dortmund gegenüber, jede Parteinahme mit Rücksicht auf ihre eigne mächtige Landesherrschaft ab. Dagegen traten Lübeck und Hamburg aufs wirksamste für ihre bedrängte Genossin ein, brachten ein Heer auf, fielen ins Land ein, stellten vor allem die wichtige kommerzielle Verbindung mit Lüneburg wieder her und sicherten den Verkehr durch militärischen Schutz. Ihr energisches Vorgehen hatte zur Folge, daß schon im August 1396 die Herzöge auf einen Stillstand eingingen. Am 21. Oktober 1397 erfolgte ein Friedensschluß, der die Herzöge nötigte, die inzwischen vor Hannover und Ülzen erbauten Schlösser wieder preiszugeben und den Städten drei wichtige Festen des Landes auf 10 Jahre zu verpfänden; Lübeck besetzte Lüdershusen, Hamburg Harburg, Lüneburg Blekede.[1]) Die Sate aber wurde stillschweigend aufgegeben. Der unerhörte Versuch Lüneburgs, mit Hilfe der Stände des Landes die Herzöge mattzusetzen, war fehlgeschlagen.

Fast erscheint es befremdlich, daß die Fürsten die Zeit der Verwirrung und Schwäche der hansischen Gemeinschaft im ersten und zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts nicht ausnützten zu einem Vorstoße gegen die Städte. Und dies um so mehr, da 1408 die schwere Niederlage der Lütticher bei Othée durch den Bischof-Administrator Johann von Baiern die erste Demütigung eines der trotzigsten und selbstherrlichsten niederländischen Gemeinwesen, Lüttichs, nach sich gezogen hatte.[2]) Als die Hanse seit 1416 sich wieder vereinigte, war es zunächst ihre Kerngruppe, die wendischen Städte, die auf die Erneuerung ihrer Bündnisse von 1399 und 1402 alsbald zurückkam.[3]) Am 25. Januar 1417 schlossen Lübeck, Lüneburg, Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald auf fünf Jahre ein neues Bündnis. Streitigkeiten unter den verbündeten Städten

---

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 180ff., Detmar i. Städtechron. 26 S. 97 u. die Anm.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 326ff.

[3]) HR. 1. VI n. 262 § 167. 1, 319 § 45. 6, vgl. I n. 376 § 27, Hans. UB. V n. 366, 535, HR. 1. V n. 116. Oben Band I S. 141.

sollten ohne Zuziehung von Herren geschlichtet werden, eine von einem Landesherrn bedrohte Genossin durch die anderen Städte unterstützt werden, auch mit Waffengewalt, andererseits keine der verbündeten einem Herrn entsagen ohne vorher eingeholte Zustimmung der anderen u. a.[1])

Die wendischen Städte waren sodann die eigentlichen Träger des Vorschlags eines allgemeinen hansischen Bündnisses, einer Tohopesate. Die Unterlage dafür gaben ihre eigene enge Verbindung und das ausgedehnte Bündnis der sächsischen Städte, das seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts als eine Einrichtung von Dauer in die Erscheinung getreten war zur Abwehr der Feindseligkeiten der welfischen Fürsten.[2]) Auf dem Hansetage zu Lübeck im Juni 1418 wurde der Entwurf der ersten Tohopesate der Hansestädte hergestellt. Ihre Dauer sollte zwölf Jahre betragen. Ihre Bestimmungen entsprachen im allgemeinen denen der wendischen Bündnisse. Bei Anfällen von Fürsten sollten zunächst vier bis acht Nachbarstädte der angegriffenen Stadt auf deren Wunsch Frieden und Versöhnung herzustellen versuchen und erst, wenn dies erfolglos, die Gesamtheit jenen Feindschaft ankündigen. Die Fehdeerklärung von Städten an Fürsten wurde an die Zustimmung von vier hansischen Nachbarstädten geknüpft. In der Mannschaftsmatrikel waren Lübeck, Köln, Hamburg und Bremen am höchsten, zu je 20 Wappnern und 6 Schützen, angesetzt.[3])

Aber das Schicksal dieser Tohopesate ist ungewiß. Die preußischen Städte lehnten den Beitritt dazu 1419 überhaupt ab.[4]) Die sächsischen Städte erneuerten am 21. April 1426 auf drei Jahre ihr eignes umfassendes Bündnis zur Abwehr fürstlicher Gewalt, innerstädtischer Verfassungskämpfe u. a. und regelten bei dieser Gelegenheit eingehend auch ihr Verhältnis zum hansischen Bundesleben.[5]) Und ein Jahr später schlossen der sächsische und der wendische Städtebund zum erstenmal ein Bündnis miteinander zu gegenseitiger Unterstützung. Den wendischen Städten war dasselbe

---

[1]) HR. 1. VI n. 338.

[2]) Hänselmann i. Städtechron. VI S. 460ff., Bode i. Forsch. z. deutsch. Gesch. II S. 220ff.

[3]) Hans. UB. VI n. 170, 1 Wappner zu 3 Pferden = 2 gewappneten Fußgängern gerechnet, vgl. V n. 366 § 2, IX n. 757 § 5, 6.

[4]) HR. 1. VII n. 13 § 5.

[5]) Hans. UB. VI n. 624.

auch deshalb wertvoll, weil es ihnen in dem Kriege gegen König Erich von Pommern, den sie eben begonnen hatten, den Rücken sicherte.[1])

Sicherlich hielten auch andere Städte, die mächtige Landesherren über oder um sich hatten, Vorsicht für geboten gegenüber den hansischen Bündnisbestrebungen. So betonte Köln in dieser Hinsicht einmal, daß die Hansestädte im Westen sich nicht der Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit erfreuten wie die wendischen, sondern mehr Rücksicht auf die Landesherren nehmen müßten.[2]) Das ist für die Aufnahme der hansischen Bündnispläne im Westen und Osten stets in Anschlag zu bringen. Wie aber sollten sich die Städte eines Fürsten verhalten, der gegen eine andere Hansestadt Fehde unternahm? Sie wurden dadurch in einen Konflikt zwischen der Pflicht gegen den Landesherrn und gegen die verbündete Genossin versetzt. Schon im 14. Jahrhundert galt es als hansisches Statut, daß eine Hansestadt niemanden im Kampf gegen eine andere Hansestadt unterstützen, daß keine Hansestadt eine andere feindlich behandeln dürfe.[3]) Vielmehr sollte nach hansischer und wendischer Auffassung eine der anderen behilflich sein. Aber dies war in Wirklichkeit nicht durchzuführen. Der sächsische Städtebund verlangte daher 1426 von seinen Mitgliedern wenigstens strenge Neutralität.[4]) Und die Hanse selbst sprach sich 1470 für die Gesamtheit ihrer Mitglieder ebenso aus.[5])

Daß wenigstens die Hauptgruppen der Hanse die 1418 vorgeschlagene Tohopesate als bestehend betrachteten, dürfte daraus hervorgehen, daß nach Ablauf der zwölf Jahre der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 auf ihre Erneuerung zurückkam mit der Begründung, „uppe dat men weten moghe, wat profites unde vromen de henze inbringe.“[6]) Es lag den wendischen Städten daran, eine erneute und verstärkte Sicherung ihres Rückens im Kampf gegen den Norden zu gewinnen. Die sächsischen aber, die 1429 ihren Bund auf drei weitere Jahre erneuert hatten, suchten die Hilfe der anderen zur Abwehr des furchtbaren Vorstoßes der

[1]) Vgl. oben Band I S. 230f.
[2]) Hans. UB. VIII n. 475 § 4.
[3]) Vergl. auch Hans. UB. VI n. 270 § 1, 421.
[4]) Hans UB. VI n. 624 § 3, vgl. dagegen noch IV n. 755 § 4.
[5]) Hans. UB. IX n. 757 § 10.
[6]) HR. I. VIII n. 712 § 18—23.

Hussiten,[1]) der abenteuerliche, widersinnige Gerüchte in den Städten hervorrief, daß die Fürsten mit hussitischer Hilfe die Städte knechten wollten. Jene Bedrohung und diese Furcht bewirkten in den thüringischen und niedersächsischen, den märkischen und selbst entfernteren Städten gleichzeitig zum erstenmal eine lebhafte Tätigkeit an ihren Befestigungen. Gräben mit außerhalb vorgelegten Wällen vor allem wurden gebaut.[2]) Es war etwas Neues, das damit in der Befestigungskunst der nieder- und mitteldeutschen Städte auftrat.

Aber auch 1430 wurde eine allgemeine hansische Tohopesate nicht förmlich abgeschlossen. Doch faßte der Hansetag 1434 den einträchtigen Beschluß, wenn eine Hansestadt in ihren alten Privilegien, Freiheiten und löblichen Gewohnheiten verkürzt werde, wollten alle gemeinsam für sie eintreten.[3])

Inzwischen hatte die burgundische Macht ihren Siegeszug über die Niederlande angetreten und dort einen Staatsbau mit wesentlich stärkerer und wachsender Betonung der monarchischen Gewalt zu errichten begonnen. Die holländischen und brabantischen Städte hatten sich ihr schnell untergeordnet und waren gefügige Untertanen geworden. Die Selbstherrlichkeit der flandrischen sank, von der Hanse selbst nicht bemerkt, ohne Katastrophen. Als aber Brügge sich 1436 gegen Herzog Philipp den Guten empörte, wurde es von diesem zur Unterwerfung und zum Verzicht auf wesentliche Vorrechte gezwungen.[4]) Aber nicht dies Ereignis machte auf die Hanse solchen Eindruck, daß sie seit Beginn der vierziger Jahre mit Eifer auf den Gedanken an eine Tohopesate zurückkam. Im März 1440 hatten endlich die Städte und die Ritterschaft Preußens den verhängnisvollen Schritt getan, den Bund wider Gewalt gegen den Orden geschlossen.[5]) Es war die Absage eines ganzen Landes an seine Herrschaft, und die großen Städte spielten dabei die Hauptrolle. Die Tat machte in den fürstlichen Kreisen ungeheures Aufsehen, wies sie mit Nachdruck darauf hin, ihre Untertanen sich nicht über den Kopf wachsen zu lassen, ähnlichem bei sich vorzubeugen. Die Hanse scheint eine Gegenbewegung der Fürsten für

---

[1]) Vgl. oben Band II S. 459f.

[2]) Korner, hg. von Schwalm, S. 499, 503f., 508.

[3]) HR. 2. 1 n. 195, 321 § 38.

[4]) Vgl. oben Band I S. 378, vgl. S. 86f.

[5]) Vgl. oben Band II S. 157.

möglich gehalten zu haben. Auf dem Hansetag zu Lübeck im März 1441 wurde abermals der Abschluß einer Tohopesate in Erwägung gezogen für den Fall, daß ein Herr eine Stadt überfalle. Aber zwei Jahre gingen noch mit Verhandlungen darüber hin,[1]) bis endlich verschiedene dicht aufeinander folgende Unternehmungen der Fürsten die Städte vorwärtstrieben.

1442 nötigte Kurfürst Friedrich II. seine Hauptstadt Berlin-Kölln, sich ihm zu übergeben und auf ihre Selbstherrlichkeit zu verzichten. Ein Verbot aller Bündnisse innerhalb und außerhalb des Landes für seine märkischen Städte war sein nächster Schritt. Eingeschüchtert zogen sich die märkischen Städte von der Hanse zurück. Es war der erste wirkliche Sieg, den ein niederdeutscher Fürst über die Städte seines Landes errang. Er mußte ermunternd auf die anderen Landesherren wirken. In der Tat wurden gegen Kolberg, Rostock, Lüneburg Feindseligkeiten von ihren Herren begonnen, Magdeburg und Halle gerieten in solche mit Herzog Heinrich von Braunschweig-Wolfenbüttel. Und in Preußen arbeitete Hochmeister Konrad von Erlichshausen klug und mit Erfolg daran, seine Städte zu isolieren, auch ihren Zusammenhang mit der Hanse zu lockern.

Viel größere Gefahr schien jedoch zu drohen, als die niederdeutschen Fürsten, vielleicht auf Veranlassung des brandenburgischen Kurfürsten, Fühlung untereinander und mit König Christof von Dänemark zu suchen begannen, der mit Hülfe der wendischen Städte jüngst erst Herr im eigenen Lande geworden war. Auch dieser war wie der Hohenzoller Friedrich II. Mitglied eines oberdeutschen, des wittelsbachischen Fürstenhauses.[2]) Es ist bezeichnend, daß gerade sie die Träger einer antistädtischen Politik höheren Stils in Niederdeutschland wurden. Der Fürstenbund, den Friedrichs II. Bruder Albrecht Achilles gerade in Oberdeutschland hergesellt hatte, mochte ihnen als Vorbild vorschweben.[3]) Das Bewußtsein ihrer gemeinsamen Interessen den Städten gegenüber ward nun auch bei den niederdeutschen Fürsten lebendiger. Im Februar 1443 fand zum erstenmal eine Versammlung von Fürsten in Wilsnack statt,

[1]) HR. 2. VII S. 702 f., II S. 438 u. Anm. 1, 2, Lüb. UB. VIII n. 14.

[2]) Über ihn vgl. oben Band I S. 327.

[3]) Vgl. von der Ropp, Die Hanse und die deutschen Stände, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 43.

König Christof und Kurfürst Friedrich an ihrer Spitze, um sie die Herzöge Heinrich von Mecklenburg, Wilhelm und Heinrich von Braunschweig und mehrere andere. Die Rivalität der Fürsten mit Lübeck in Fragen der Ostseepolitik kam hier in interessanter Weise zum Ausdruck.[1]) Höchstwahrscheinlich wurden von der Versammlung Mittel und Wege beraten, um die Städte zu demütigen. Ein Neues trat hiermit in die Erscheinung, denn dieser Fürstentag eröffnet die lange Reihe solcher Zusammenkünfte, und an ihnen beteiligten sich meist auch die dänischen Herrscher. Das Fürstentum Niederdeutschlands begann sich fortan zusammenzuschließen mit der Tendenz gemeinsamer Bekämpfung der Städte. Und mit der nun wachsenden Spannung zwischen diesen beiden Mächten Hand in Hand ging eine sehr starke Zunahme der Räubereien und Übergriffe des Adels gegen die Bürger der Städte und ihre Güter.

Die Städte aber ergriffen 1443 schnell die nötigen Gegenmaßregeln zum Schutz der bedrohten Genossinnen. Die wendischen verlangten von Herzog Bogislaw von Pommern und Bischof Sigfried von Kamin die Einstellung ihrer Fehde gegen Kolberg und unterstützten, da dies nicht geschah, Kolberg, „ein merkliches Glied der Hanse“, mit Geld und Truppen.[2]) Im Juni 1443 wandten die wendischen und sächsischen Städte gemeinsam von Lüneburg eine schwere Bedrohung durch die Fürsten ab und veranlaßten Anfang Juli eine Aussöhnung der Stadt mit ihren Herren, die von ihr durch eine Geldzahlung zufriedengestellt wurden.[3]) Die weitere Folge war am 30. August 1443 der Abschluß eines dreijährigen Bündnisses nach dem Muster der 1418 vorgeschlagenen Tohopesate zwischen den wendischen, pommerschen, märkischen und sächsischen Städten, also zwischen den verschiedenen Gruppen des wendisch-sächsischen Drittels der Hanse. Lübeck, Hamburg, Magdeburg sollten die Vororte sein.[4]) Kurz zuvor hatten auch die sächsischen Städte ihre alte Verbindung erneuert.[5]) Im selben Jahre gelang den

[1]) Vgl. oben Band I S. 340, vgl. S. 328.

[2]) HR. 2. II n. 687—689, III n. 45—48, 97, vgl. n. 55; Lüb. UB. VIII n. 179.

[3]) HR. 2. III S. 21f., n. 37, S. 24, n. 44.

[4]) HR. 2. III n. 38, VII S. 705 u. Anm. 2, n. 472, 473, 476, 477, III S. 25 u. Anm. 1, 2, S. 31 u. Anm. 1—3, n. 59, S. 34, n. 68, vollständig gedruckt Lüb. UB. VIII n. 163.

[5]) HR. 2. III n. 60.

wendischen Städten dann auch noch die Aussöhnung Rostocks mit seinem Herzog,[1]) während sie Kolberg erst im Mai 1445 vermochten, ebenfalls durch Geld einen Frieden vom Herzog zu erkaufen.[2])

Noch ehe aber die Städte diese letzte Fehde beigelegt hatten, war es an anderer Stelle des hansischen Gebiets zum Ausbruch eines neuen schweren Zwistes gekommen, der jahrelang die Städte in Atem halten sollte. Erzbischof Dietrich II. von Köln versuchte, verbündet mit benachbarten Fürsten, seine Stadt Soest, mit der er seit Jahren schon in wachsendem Unfrieden lebte, in stärkere Abhängigkeit herabzudrücken. Dagegen stellte sich Soest unter den Schutz des Herzogs Johann von Kleve. Der große Gegensatz zwischen den Erzbischöfen von Köln und der klevisch-märkischen Macht, der seit langer Zeit die nordwestdeutschen Territorialverhältnisse beherrschte, bestimmte diese Parteinahme der Stadt. Die westlichen Städte gerieten in Unruhe. Es ward ihnen schnell deutlich, daß die Beugung Soests anderen Fürsten das Signal geben könne zu ähnlichen Unternehmungen gegen die Selbständigkeit ihrer Städte. Köln zwar beharrte auf dem Standpunkt voller Neutralität.[3]) Dortmund entzog sich sogar der alten ewigen Vereinigung, die zwischen ihm, Münster, Lippstadt, Osnabrück und Soest noch eben vor Ausbruch des Unfriedens bekräftigt worden war und trat auf die Seite des Erzbischofs, während Osnabrück und Paderborn neutral blieben. Münster und Lippstadt jedoch traten sofort offen auf die Seite Soests und rüsteten zum Kampf. Münster zwang mit Hülfe der Stände seinen bischöflichen Herrn, wenngleich nicht mit dauerndem Erfolg, der Teilnahme am Kampf gegen Soest zu entsagen.[4]) Die angrenzenden um Braunschweig gescharten Sachsenstädte schlossen am 1. Dezember 1444 ein engeres Bündnis untereinander. Göttingen, Einbeck, Nordheim erneuerten ihre alte Schutz- und Trutzverbindung.[5])

Auch die Kerngruppe der Hanse wurde durch die Bedrohung Soests in Bewegung gebracht. Aber der Vermittlungsversuch, den

[1]) HR. 2. III S. 41, n. 83—86, 189 § 8.

[2]) HR. 2. III S. 43, n. 90, 91, 94 §§ 1, 11, 100, S. 90, n. 186—198, Strals. Chron., hg. v. Mohnike u. Zober, S. 186, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 95.

[3]) Städtechron. 13 S. 188 u. Anm. 1.

[4]) Vgl. Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publik. a. preuß. Staatsarchiven 34 S. 84*ff.

[5]) HR. 2. III n. 170—172, VII n. 480, III S. 156 Anm. 3.

Lübeck mit Unterstützung von Münster und Paderborn in Soest zwischen dem Erzbischof und dem Herzog Ende August 1445 unternahm, schlug fehl. Und nun verlangte der Erzbischof von der Hanse, Soest als unwürdig aus ihrer Gemeinschaft auszuschließen.[1])

Der Kampf Soests und um den Besitz der Stadt zog sich seit 1444 ohne Energie hin. Es war ein Glück für die Stadt, daß es dem Erzbischof nicht gelang, ihre Gemeinde gegen den Rat aufzuhetzen. Er sah sich inzwischen nach stärkerer Hülfe um. Zwar der Versuch, die Armagnacs im Elsaß als Hülfstruppen zu gewinnen, mißlang.[2]) Aber im Frühjahr 1447 wurde die Lage für Soest und Westniederdeutschland überaus ernst. Denn es gelang dem Erzbischof, die böhmisch-sächsischen Söldnerbanden, eine schlagfertige, beutegierige und kriegslustige Truppe von etwa 12 000 Mann, die Herzog Wilhelm von Sachsen für andere Zwecke gesammelt hatte, aber nicht verwenden konnte, zum Angriff auf Soest in seine Dienste zu ziehen.[3]) Unter gespanntester Aufmerksamkeit der nieder- und oberdeutschen Städte zog die Schar gegen Soest über Mühlhausen, Göttingen, Einbeck im Juni 1447 heran. Die Städte und Herren der Harzgebiete hielten sich bereit, ihre Raubgier von sich abzuwehren.[4]) Es war eine ungewöhnlich große Heeresmasse, aber Gerüchte und Schätzungen verdoppelten sie noch.

In denselben Tagen, am 10. Juni 1447, beschloß der Hansetag zu Lübeck eine Erneuerung der Tohopesate auf zehn Jahre. Alle Hansestädte sollten ihr angehören. Aber die preußischen Städte schlossen sich wie früher davon aus. Dagegen trat als Folge der augenblicklichen Kriegsnot die westliche Gruppe diesmal bei. Der Bund sollte vier Quartiere unter den Vororten Lübeck, Hamburg, Magdeburg-Braunschweig, Münster-Nymwegen-Deventer umfassen.[5]) Den Hülferufen Soests gegenüber beschränkte sich der Hansetag auf Mahnungen zum Frieden an beide Teile.[6])

---

[1]) HR. 2. III n. 202—204, S. 100 Anm. 1, 3, S. 101 Anm. 1, VII S. 712 Anm. 2, Städtechron. 20 S. 76.

[2]) Hansen a. a. O. 34 S. 75*f.

[3]) Hansen a. a. O. 34 S. 102*ff.

[4]) HR. 2. III S. 236, n. 331—334.

[5]) HR. 2. III n. 288 § 23 u. Anm. 1, VII S. 722, Lüb. UB. VIII n. 437 u. Anm.

[6]) HR. 2. VII n. 487 u. Anm. 1, III S. 174 Anm. 2, n. 288 § 2.

Indessen erhöhten die ersten Erfolge der böhmischen Söldner in Westfalen die Angst der Städte. Detmold fiel, Herford und Lemgo kauften sich durch große Summen von der Plünderung los, die westfälischen Städte, die es bisher offen oder geheim noch mit Soest gehalten hatten, sahen sich aufs schwerste bedroht und wechselten teilweise die Partei. Jedoch brach sich die stürmende Wucht der Böhmen in elftägigen Kämpfen an dem gut befestigten Lippstadt. Dann wandten sie sich Ende Juni zum direkten Angriff auf das lange nicht so gut geschützte Soest. Aber auch die Bezwingung dieser Stadt gelang ihnen nicht. Die Bürger, Männer und Weiber, wehrten die gefahrvollen Stürme mit verzweifelter Anstrengung ab. Dem Erzbischof fehlte es an Geld, die Böhmen zu befriedigen, Uneinigkeit brach aus, Proviantmangel trat ein, der Widerstand beider Städte erschütterte und verwirrte die Kriegszuversicht der Banden. Noch im Juli 1447 traten sie den Heimweg an.

Nicht um die allgemeinen Folgen, die der siegreiche Widerstand Soests für den Gang der deutsch-europäischen Politik hatte,[1]) handelt es sich hier. Allenthalben hob sich sofort das gedrückte Selbstgefühl der Städte, besonders natürlich in Westfalen. An die Unterzwingung Soests konnte der Erzbischof nun nicht mehr denken. Die Gefahr, die der städtischen Selbständigkeit im Nordwesten des hansischen Gebietes gedroht hatte, war vorübergezogen.[2]) Auch die Gerüchte, daß andere, den Städten übelwollende Fürsten, u. a. der Kurfürst von Brandenburg, die Böhmen in Dienst nehmen wollten gegen die Städte, bewahrheiteten sich nicht.[3]) Im Herbst 1447 aber war das Verhältnis zwischen Lübeck und König Christof aufs höchste gespannt, und nur sein plötzlicher Tod verhinderte offenbar einen Kampf, der sich um Lübeck gedreht und an der Seite des Dänenkönigs vielleicht den brandenburgischen Kurfürsten gesehen hätte.[4]) Dieser jedoch warf 1448 den Aufstand Berlins, das sich seiner vermehrten Obergewalt entziehen wollte, kurzerhand nieder[5])

[1]) Vgl. darüber Hansen a. a. O. 34 S. 110*ff.

[2]) Friede zwischen den Kämpfenden wurde erst Ende 1448 geschlossen, vgl. noch den Hilferuf Soests an die Hanse im Frühjahr 1448 HR. 2. VII S. 736 Anm. 3, III n. 345 § 65, 68.

[3]) Lüb. UB. VIII n. 447.

[4]) Vgl. Band I S. 338.

[5]) Priebatsch: Die Hohenzollern u. die Städte der Mark im 15. Jahrhundert, S. 89ff.

und schreckte dadurch seine anderen märkischen Städte für künftig von jeder äußeren Teilnahme an hansischen Angelegenheiten ab.

Eine Beruhigung der Gemüter in den Städten aber erfolgte auch nach 1447 um so weniger, da die Tat des Kurfürsten das Signal zum Ausbruch des oberdeutschen Städtekriegs gab. Er hatte als der erste Fürst in Deutschland gezeigt, wie man seiner widerspenstigen Städte Herr werden könne. Der Zusammenhang zwischen dem deutschen Fürstentum in Ober- und Niederdeutschland trat damals auffallend stark zutage. Die verbindenden Glieder aber waren die hohenzollernschen Brüder. Eine Fürstenzusammenkunft zu Coburg 1448 verschob den Zeitpunkt zum Losschlagen gegen das 1446 gestiftete Bündnis oberdeutscher Städte um ein Jahr, weil der Kurfürst mit Berlin beschäftigt, König Christof gestorben war und zwischen den niederdeutschen Fürsten und seinem Nachfolger dieselbe enge Verbindung wie mit jenem noch nicht hergestellt werden konnte. Aber diese wurde bald erzielt. Und nun schlug Markgraf Albrecht Achilles gegen Nürnberg los, ein neuer Städtekrieg brach in Oberdeutschland aus. Aufmerksam verfolgte man in Lübeck die Ereignisse. Wichtiges konnte vom Ausgang des Kampfes auch für die niederdeutschen Städte abhängen.[1]) Und die Haltung ihrer Fürsten schien Grund zu Befürchtungen zu geben. Im März 1449 vereinigte eine Zusammenkunft in Wilsnack eine Anzahl Fürsten und den neuen Dänenkönig Christian I. Beraten wurde zwar, soweit bekannt, zwischen ihnen über eine Unterstützung des Königs gegen Schweden. Sicher sind aber auch territorialpolitische Fragen, schon weil der Kampf in Oberdeutschland das allgemeine Interesse erregte, erörtert worden.[2]) Alsbald folgende Ereignisse ließen den Städten darüber keinen Zweifel. Die mecklenburgischen und pommerschen Fürsten verbündeten sich im August zur Bezwingung des Ungehorsams ihrer und der diesen nahestehenden Städte. Kurz darauf fand eine Beilegung des Streits zwischen Mecklenburg und Brandenburg durch fürstliche Vermittlung statt. Mit Erfolg suchten zur Besorgnis der

---

[1]) Vgl. lüb. Chron. b. Grautoff II S. 128. Die Angabe bei v. Kern, Der Kampf der Fürsten gegen die Städte i. d. Jahren 1449 u. 1450, i. Raumers hist. Taschenb. 4. F. 7 S. 127 Anm. 16 ist nicht belegt, auch nicht wahrscheinlich.

[2]) Vgl. oben Band I. S. 341.

Städte die Fürsten im mittleren Niederdeutschland engere Fühlung untereinander.[1])

Bereits Ende Juli 1449 in Bremen hatten die Hansestädte wieder ihre besondere Schutzverbindung — die Tohopesate von 1447 war also anscheinend bisher unvollzogen geblieben — in Erwägung gezogen.[2]) Im Dezember suchten die mecklenburgischen und pommerschen Städte untereinander festeren Zusammenhalt ihren Herren gegenüber.[3]) Auf ihre und der sächsischen Städte Anregung wurde auf der Septemberversammlung zu Lübeck 1450 eine neue Tohopesate vereinbart mit sechsjähriger Gültigkeit und Ausdehnung auch auf die westlichen Hansestädte, wie die Tohopesate 1447 geplant war. Am 9. April 1451 kam es zum offiziellen Vollzug dieses Bündnisses.[4]) Die gesamten vorpommerschen Städte bis Stettin hin aber schlossen im Juni einen besonderen Bund untereinander.[5]) Ein Grund, daß die Städte seit 1450 wieder zuversichtlicher auftraten, war der erfolglose Ausgang der Fehde in Oberdeutschland.

Die starke Spannung während des letzten Jahrzehnts zwischen beiden Ständen hatte in den Städten eine neue Periode stärkeren Ausbaus der Befestigungen mit sich geführt. Stralsund ließ verschiedene Tore und Wälle erbauen.[6]) Lüneburg entfaltete 1443—1446 eine bedeutende Tätigkeit an seiner Stadtbefestigung unter Leitung seines verdienten Bürgermeisters Johann Springintgut.[7]) Auch in Lübeck wurden verschiedene starke Türme zur Erhöhung des Schutzes der Tore und Wälle erbaut.[8]) Und namentlich Münster arbeitete 1447 mit fieberhaftem Eifer an der Verstärkung der seinigen.[9])

---

[1]) Vgl. von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jahrg. 1886 S. 46, Christensen, Unionskongerne, S. 178.

[2]) HR. 2. III n. 546 § 9.

[3]) HR. 2. III S. 440.

[4]) HR. 2. III n. 581, 582, VII n. 521, III n. 649 § 16, 652, S. 517 u. Anm. 1, n. 671, 677, 678, 681, S. 520 u. Anm. 1, n. 685.

[5]) Hans. UB. VIII n. 56.

[6]) Strals. Chr., hg. v. Mohnike u. Zober, S. 183, 186, 199.

[7]) Vgl. Middendorf i. Vaterl. Archiv d. hist. Vereins f. Niedersachs. 1843 S. 304 Anm. 23.

[8]) Lüb. Chron., bei Grautoff, II S. 90, 689, Chronik Gerons i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 353; vgl. Brehmer, Die Befestigungswerke Lübecks i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 369 ff.

[9]) Gesch. Qu. d. Bistums Münster I S. 251, 252, vgl. von Schaumburg z. Gesch. der Befest. der Stadt Münster, i. Ztschr. f. vaterl. Gesch. u. Altert. K. 16 S. 155 f.

Hatte auch nur in der Mark der Landesherr einen wirklichen Triumph über seine Städte errungen, so hatte sich doch das gegenseitige Verhältnis zwischen beiden Mächten im ganzen in folgenreicher Weise in diesem Jahrzehnt verschoben. Zum erstenmal hatten niederdeutsche Fürsten in größerer Zahl engere Fühlung untereinander den Städten gegenüber genommen, das ihnen gemeinsame Interesse empfunden und erörtert. Darin lag eine neue schwerere Gefahr für die Städte. Die Hohenzollern vor allem waren es, deren Einfluß hier vereinigend auf die Fürsten wirkte. Ihre Doppelstellung machte sie zugleich am geeignetsten, eine Verbindung zwischen den ober- und niederdeutschen Fürsten herzustellen. Hatten doch auch niederdeutsche Fürsten und Herren wenigstens ihre Fehdebriefe Nürnberg 1449 gesandt und dadurch ihre Übereinstimmung mit ihren oberdeutschen Standesgenossen bekundet!

Der größere Zug, der im fünften Jahrzehnt dieses Jahrhunderts das gegenseitige Verhältnis zwischen den Städten und Fürsten Niederdeutschlands zu ergreifen schien, hielt in den beiden folgenden Jahrzehnten nicht an. Die Spannung jedoch blieb. Und eine Reihe von Ereignissen nötigte die Städte, dauernd auf dem Posten zu sein. 1453 wurde endlich die trotzigste der flandrischen Städte, Gent, von Philipp dem Guten durch die Schlacht bei Gavre gedemütigt und unterwarf sich einige Tage später bedingungslos. Wie Brügge 1438 mußte es auf seine unabhängige Stellung und Territorialgewalt, auf seine politischen Vorrechte verzichten.[1] Es hatte sich hier im burgundischen Reich damit eine Entwicklung vollzogen, die der in Deutschland langsam sich anbahnenden weit voraneilte.[2]

Mußte der Fall Gents einen niederschlagenden Eindruck auf die deutschen Städte machen, so der endliche Abfall der preußischen Städte und Stände vom Orden Ende 1453 auf die Fürsten. Auch in den vorpommersch-mecklenburgischen Gebieten erlitt das Ansehen der Herzöge durch ihre Städte schwere Schläge. Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin erneuerten am 9. November 1457 ihre Verbindung, da ihre Herren schwere Rechts- und Friedens-

[1]) Vgl. oben Band I S. 414.

[2]) Die weitere Ausbreitung der Burgundischen Macht über die Bistümer Utrecht u. Lüttich veranlaßte seit 1462 Kampen, Gräben, Wälle und Tore seiner Stadtbefestigung zu erneuern oder zu verstärken, Kamper Chroniken I S. 16ff.

verletzungen gegen Stralsund und Greifswald begangen hatten, machten sich zu Schiedsrichtern zwischen ihrem Herzog Erich und Stralsund, ermöglichten den mit den Herzögen verfeindeten Otto Voge und Heinrich Rubenow die Heimkehr in ihre Städte Stralsund und Greifswald. Diesen schweren Demütigungen des landesherrlichen Ansehens in Vorpommern folgte eine Niederlage der mecklenburgischen Herzöge durch Stralsund und das vermittelnde Dazwischentreten Rostocks. Die Städte hatten Ursache, hier mit ihren Erfolgen zufrieden zu sein. [1])

Das ganze Jahrzehnt hindurch war die Aufmerksamkeit insbesondere Lübecks den Wirren zugewandt, die in Lüneburg ausgebrochen waren. Die Bannung der Stadt infolge eines Streits mit den zahlreichen geistlichen Korporationen, die Inhaber von Sülzgütern waren und einer Heranziehung zu den bedenklich gewachsenen Stadtschulden sich hartnäckig widersetzten, hatte 1454 den vorübergehenden Sturz des Rats durch die Gemeinde zur Folge gehabt. Als dieser 1456 in seine Würde zurückkehrte, erwachte der Streit mit den Prälaten zu neuem Leben, [2]) der Bann wurde von neuem über die Stadt verhängt, insbesondere der Handelsverkehr mit ihr verboten. Und nun nahm sich Lübeck, in seinen nächstliegenden kommerziellen Interessen gestört und da Lüneburg die Gefahr fürstlicher Einmischung drohte, nachdrücklich der Vermittlung an in Verbindung mit dem Landesherrn Herzog Friedrich. [3]) Vielleicht auf Lübecks Veranlassung erfolgte am 19. Dezember 1462 die Beilegung des Streits durch einen Schiedsspruch, den König Christian von Dänemark im Zusammenwirken mit den Bischöfen von Lübeck und Schwerin fällte. [4])

Eine interessante Beleuchtung erhält die Lage durch das im Frühjahr 1458 auftretende Gerücht, daß Lübeck namens der Hanse mit dem Böhmenkönig Georg Podiebrad ein Bündnis abzuschließen beabsichtige, dessen Spitze sich gegen die Brandenburger Fürsten richten solle. Wenngleich höchstwahrscheinlich nichts weiter als ein Gerücht ohne positive Unterlagen, vielleicht von Dritten in die Welt gesetzt, sei es um die Ziele der Städte zu verdächtigen, sei

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 647, S. 609 Anm. 1, HR. 2. IV S. 417, n. 566, 567.

[2]) HR. 2. IV S. 338f., 346.

[3]) HR. 2. IV S. 466, Lüb. UB. IX n. 442, vgl. X n. 222, 275.

[4]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 254ff., doch lehnte Lübeck nachmals Anteil an dem Vergleich gehabt zu haben ab, Lüb. UB. X n. 303, 332.

es um die Brandenburger zu beunruhigen, charakterisiert es doch wohl das in fürstlichen Kreisen herrschende Mißtrauen gegen Lübeck und die Hanse, ihre Macht und Absichten.[1])

Daß die Städte vor größeren und allgemeinern Bewegungen der Fürsten in den fünfziger und sechziger Jahren Ruhe hatten, war zum Teil auch Folge davon, daß König Christian in immer wachsendem Maß durch die nordischen Angelegenheiten in Anspruch genommen und zu einem guten Einvernehmen mit Lübeck genötigt war. Die Fürstentage zu Wilsnack 1452, zu Rostock 1456, zu Wilsnack 1462, an denen der König teilnahm, beschäftigten sich nicht mit den Städten.[2]) Während jene beiden besonders das Verhältnis des Dänenkönigs zu Schweden betrafen, beschäftigte sich der letztere mit dem Streit zwischen Brandenburg und Böhmen um die Lausitz. Durch diese Händel waren die Brandenburger selbst zu stark in Anspruch genommen, um den Städten eine herausfordernd feindselige Haltung zeigen zu können.[3]) Aber auch der großen Pest wegen ruhte 1463—1464 das politisch-militärische Leben im nördlichen Deutschland. Dennoch trug wahrscheinlich die Eifersucht der Fürsten, insbesondere Kurfürst Friedrichs II. von Brandenburg, die Hauptschuld daran, daß die Friedensvermittlung Lübecks im polnisch-preußischen Kriege 1464 mißglückte.[4]) Mit zunehmender Schärfe empfanden es die Fürsten als einen Schimpf, daß die Städte in der großen Politik mitzureden sich unterstanden.

Entsetzliche Unsicherheit herrschte in den welfischen Landen. Die Fürsten lagen in Kämpfen miteinander und mit ihren Städten, wiederholt frischten diese in den fünfziger und sechziger Jahren ihre Bündnisse auf,[5]) im November 1466 riefen sie selbst Lübeck, Hamburg und Lüneburg um Hilfe an und empfingen solche durch Geld.[6]) Die wendischen und pommerschen Städte fesselte der Erbfolgestreit, der 1464 nach dem Tode Herzog Ottos III. von Stettin

---

[1]) Vgl. Stein, Über den angebl. Plan e. Bündnisses der Hansestädte m. Kg. Georg v. Böhmen i. J. 1458, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 239ff.

[2]) Vgl. oben S. 167, 179, 201.

[3]) HR. 2. V S. 133 Anm. 3.

[4]) Vgl. oben S. 190.

[5]) Hans. UB. VIII n. 789, 790, HR. 2. V n. 584, vgl. S. 540ff.

[6]) Vgl. Hans. UB. IX n. 331 u. Anm. 3, 344 u. Anm. 2, HR. 2. VI S. 1, Anm. 2, 3, n. 1, 2.

zwischen Brandenburg und Pommern ausbrach, länger als ein Jahrfünft. Es konnte ihnen jedoch nur erwünscht sein, daß die Kräfte Brandenburgs dadurch stark in Anspruch genommen wurden, um so mehr, da König Casimir von Polen mit seinen Sympathien für die Herzöge von Wolgast nicht zurückhielt, die mit den Waffen ihr Erbrecht an das Herzogtum Stettin vertraten.[1]) Indem diese durch die Bestätigung bezw. Verleihung eines umfassenden Stapelrechts sich 1467 der Hilfe Stettins versicherten,[2]) versetzten sie zugleich dem märkischen Handel einen empfindlichen Schlag. Auf verschiedene Weise bedrängte der Kurfürst Stettin. Aber die Stadt erhielt moralische Unterstützung durch Lübeck, das über die nichtachtende Behandlung von Schadenersatzansprüchen seiner Bürger durch den Kurfürsten aufgebracht war. Überdies konnte Lübeck keinesfalls wünschen, daß die Odermündung von einer starken, der Hanse im Prinzip feindlichen Landesherrschaft besetzt wurde, nachdem sich die Weichselmündung einer solchen eben in langwierigem Kriege entzogen hatte. Lübecks Haltung aber bedingte, wie die Verhältnisse im Norden damals lagen, auch die Stellung des vom Kurfürsten gegen Stettin aufgerufenen Dänenkönigs.[3]) Und selbstverständlich kamen weder Lübeck noch Hamburg dem Gesuch des Kurfürsten nach, ihren Pfandbesitz Mölln, Bergedorf und Ripenburg seinem Schwiegersohn Herzog Johann von Lauenburg herauszugeben, ließen die Schlösser vielmehr neu befestigen.[4]) Dagegen nahmen an dem Heereszuge, den Kurfürst Friedrich zusammen mit dem den Städten immer wenig freundlichen Herzog Heinrich von Mecklenburg 1468 gegen Stettin unternahm, selbst Rostock und Wismar und auf Verlangen seines Erzbischofs auch Magdeburg teil. Den Hilferuf Stettins aber beantwortete die Hanse im Mai 1469 nur mit einem vorsichtigen Fürschreiben an den Kurfürsten.[5])

Wahrscheinlich war diese Haltung der Hanse auch bedingt durch die Aufsehen erregenden Ereignisse, die soeben im burgun-

---

[1]) Vgl. Rachfahl, Der Stettiner Erbfolgestreit 1464—1472 S. 73ff., 181f.

[2]) Hans. UB. IX n. 371, S. 232 Anm. 1; vgl. oben S. 443.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. 246 Anm. 1, n. 383 u. Anm. 1, S. 277 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI S. 4 u. Anm. 2.

[5]) HR. 2. VI n. 82a, 102 § 18 u. Anm. 1, S. 69f. u. Anm. 1, n. 126, S. 105, n. 183 §§ 2, 3, 8, 15, 184 § 37, 185 §§ 37, 38, 193, 214, Hans. UB. IX n. 477 u. Anm. 2.

dischen Reiche sich zugetragen hatten. 1466 hatte Karl der Kühne, besonders mit Hilfe seiner prächtigen Artillerie, Dinant zerschossen und dem Erdboden gleichgemacht, 1468 hatte er dem herausfordernden Lüttich dasselbe Schicksal bereitet,[1]) 1469 zerriß er die Privilegien Gents. Und auch in Deutschland selbst hatte die Unterzwingung Berlins inzwischen verschiedentlich Nachahmung gefunden. Mainz war 1462 durch Verrat von seinem Erzbischof überwältigt worden,[2]) der Bruder des Herzogs Arnold von Geldern hatte 1466 die Hansestadt Arnheim durch einen Handstreich, Herzog Johann von Kleve Ende des folgenden Jahres die Hansestadt Doesborg durch Verrat genommen.[3]) Alle diese sich häufenden Schläge machten auf die Hanse tiefen Eindruck, ganz besonders die Unterjochung der niederländischen Städte, da nirgendwo in Deutschland die Städte eine so gewaltige Überlegenheit gegenüber den anderen ständischen Gruppen und eine so bedeutende Machtstellung gegenüber ihren Fürsten besessen hatten.

Unter diesen Umständen traten die Städte dem Gedanken einer neuen Tohopesate 1468 ernstlich wieder nahe.[4]) Seit mehr als zehn Jahren war sie erloschen. Unter dem frischen Eindruck der Zerstörung von Dinant und Lüttich schrieb der Sekretär des Brügger Kontors, Goswin van Coesfeld an Heinrich Castorp, alle Städte müßten sich nun beieinander halten, sonst würden sich andere Herren am Tun Herzog Karls von Burgund ein Beispiel nehmen.[5]) Und das mindestens war der Fall, daß die deutschen Fürsten auf ihn als Vorbild zu sehen begannen. Aber der Hansetag im April 1469 mußte den Beschluß der Verlängerung der Tohopesate von 1451 des schwachen Besuchs wegen vertagen.[6]) Auch der Hansetag im Mai 1470 sah sich aus demselben Grunde außerstande dazu. Und auf dem großen Hansetag im August 1470 verlautet sogar offiziell über diese Frage von so weittragender Bedeutung nichts. Jedoch verhandelten die wendischen und sächsischen Städte miteinander über den Abschluß eines Bündnisses. Es sollte zugleich

[1]) Vgl. oben S. 88f., 97.

[2]) Vgl. auch Lüb. UB. X n. 251.

[3]) Städtechron. 14 S. 817 Anm. 4, S. 819 u. Anm. 1.

[4]) Ein Anlauf dazu schon 1461, HR. 2. V n. 68 § 4, 70, vgl. Hans. UB. VIII n. 1020, 1179.

[5]) HR. 2. VI n. 117.

[6]) HR. 2. VI n. 105 § 2, 4, 184 § 36, 185 § 33, vgl. Hans. UB. IX n. 562.

den Landfrieden und die Sicherheit auf den Verkehrsstraßen erzwingen helfen, die sowohl durch die Fehden in den braunschweigischen Territorien wie durch den brandenburgisch-pommerschen Krieg aufs schwerste in Frage gestellt waren. Insbesondere aber sollte bei Kriegen keine der verbündeten Städte ihren Herren gegen eine mitverbündete Stadt Hilfe leisten, sondern zu vermitteln suchen und im übrigen vollste Neutralität bewahren.[1] Diesem Bunde, der im Oktober 1470 zwischen beiden Gruppen in Ülzen auf wieder sechs Jahre zustande kam, blieben jedoch Stralsund und Bremen fern, letzteres, weil er sich nicht auch auf die gemeinsame Befriedung der See bezog.[2]

Der Regierungswechsel in der Mark 1470 rechtfertigte die Befürchtungen nicht, welche die Städte an die Persönlichkeit Albrecht Achilles' knüpften. Ein so überzeugter und tatkräftiger Gegner selbständigen städtischen Wesens der neue Kurfürst auch war — nach der Anschauung der Zeitgenossen der Hauptvertreter der städtefeindlichen Bestrebungen in Deutschland —, gestattete er seinen märkischen Städten doch mehr Freiheiten als sein Bruder, freilich nur in dem Gefühl, daß er ihrer nunmehr ganz sicher sei.[3] Wohl beschäftigte ihn der Plan eines großen deutschen Fürstenbundes zur Vernichtung der Selbstverwaltung der Städte, auch König Christian von Dänemark verständigte er 1473 davon,[4] aber er war durch die Reichspolitik zu stark in Anspruch genommen, um jenem näher treten zu können.

Es war damals das Verhalten Karls des Kühnen von Burgund, das in sehr eigentümlicher und jenem Plan entgegengesetzter Weise auf die Beziehungen zwischen den Fürsten und Städten Niederdeutschlands einwirkte. Nach dem Tode des alten Herzogs von Geldern zwang Karl der Kühne 1473 dessen Land zur Unterwerfung. Die Hauptstadt Nymwegen wurde durch Belagerung und Beschießung genötigt, die Tore zu öffnen. Auch Roermond und Venlo fielen. Und der Angriff auf das Erzstift Köln setzte die erobernde Richtung fort, welche die burgundische Politik gegen den Rhein hin einge-

[1]) Hans. UB. IX n. 757 u. Anm. 3.

[2]) Hans. UB. IX n. 760, 761, 764—775, 777—779, 782, 786, 790, 792, HR. 2. VI n. 374, vgl n. 423. Rostock scheint nachträglich, aber nicht für den ganzen Zeitraum beigetreten zu sein, vgl. das. n. 615.

[3]) Priebatsch, Die Hohenzollern u. die Städte der Mark i. 15. Jh., S. 128 ff.

[4]) Vgl. oben S. 227, von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 47 f.

schlagen hatte. Aber dieser Angriff auf deutsche Kernlande, der sich mit einem großartig ausgerüsteten Heere im Juli 1474 zunächst gegen Neuß richtete, rief eine Bewegung in der deutschen Nation hervor, wie sie seit Jahrhunderten nicht vorgekommen war. Er vermehrte und verstärkte die furchterregenden Gerüchte, die seit Jahren über den Herzog im deutschen Volke schon in Umlauf waren; es hieß, er wolle die deutschen Fürsten zu Knechten machen und die deutschen Städte niedertreten wie seine eigenen.[1]) Von der gleichen Gefahr schienen die beiden Stände des Reichs bedroht, die sich bekämpften. Den Städten insbesondere galt der Herzog längst als die in Wahrheit führende Persönlichkeit im Kampf der Fürsten gegen ihre Freiheit. Die Besorgnis der Hansestädte aber wurde noch besonders dadurch vermehrt, daß nun der Dänenkönig in Beziehung zu ihm trat. Bei der Macht des Herzogs, der Erbitterung König Christians gegen die Städte, den Beziehungen in die verschiedene als Städtefeinde besonders bekannte niederdeutsche Fürsten zu beiden Herrschern traten, schien diese Annäherung für sie um vieles gefahrdrohender.[2])

Aber daraus ergab sich auch für die Hansestädte die Teilnahme an der Abwehr des burgundischen Angriffs von der deutschen Westgrenze, von Neuß und Köln. Gleichwohl suchten sich verschiedene von ihnen dem gemeinschaftlichen Interesse zu entziehen.[3]) Nach den Proben, welche die Hanse bisher von ihrer Haltung gegenüber Anforderungen des Reichs gegeben hatte, erwartete der Kaiser trotz seiner wiederholten Aufgebote[4]) sicher keine erhebliche Beteiligung derselben an der Reichsheerfahrt im Frühjahr 1475. Um so überraschter sollen er und die Fürsten über die stattlichen Kontingente der sächsischen Städte und insbesondere dasjenige Lübecks gewesen sein, 600 wohlgerüstete Reiter und 27 gedeckte Heerwagen in den Farben der Stadt: „wy sen noch horsam unde truwe in den van Lubeke, dat uns doch vaken is anders vorge-

---

[1]) Gothein, Volksbewegungen, S. 5.

[2]) Vgl. oben S. 229.

[3]) Vgl. f. Dortmund Städtechron. 20 S. 167, 339 u. Anm. 2; f. Lüneburg HR. 2. VII S. 457 Anm. 6; f. Hamburg das. S. 458 Anm. 1, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 368 f., unrichtig die Strals. Chron. b. Baier, S. 44, u. Städtechron. 14 S. 839.

[4]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 2, S. 457 Anm. 6.

brocht."[1]) Vor die Wahl gestellt, die Entstehung einer gefährlichen Fürstenkoalition zu verhindern oder den ruhigen Fortgang des hansischen Handels mit den Niederlanden zu genießen, zog Lübeck jenes vor. Trotzdem unterblieben Feindseligkeiten des Herzogs gegen die Hanse auf wirtschaftspolitischem Gebiet.[2]) Die Bitte Kölns um ein Darlehen in seiner Kriegsnot aber schlug Lübeck ab, während das kleine Hannover ein solches gewährte.[3])

Die Eroberung von Neuß mißlang trotz elfmonatiger Beschießung und Bestürmung. Im Juni 1475 mußte sich der Herzog durch einen Vertrag der Erdrückung durch die heranrückenden beiden deutschen Reichsheere entziehen und wandte seine Unternehmungslust fortan nach einer anderen Seite. Der deutsche Nordwesten war von seinen Eroberungsgelüsten, die Hansestädte waren von der Gefahr eines Bündnisses zwischen ihm, ihren Herren und dem dänischen Könige befreit. Die starke Machtentfaltung der mittleren und westlichen Hansestädte, besonders natürlich Kölns, hatte überdies nicht verfehlt, auf die heimischen Fürsten Eindruck zu machen.

Doch ließ der bevorstehende Ablauf der wendisch-sächsischen Tohopesate Lübeck wieder einmal die endliche Herstellung einer ganz allgemeinen hansischen ins Auge fassen. Der Hansetag zu Lübeck im Juni 1476 erzielte eine Einigung über den Entwurf einer solchen. Aber die Vollziehung mußte des schwachen Besuchs wegen vertagt werden. Der Plan sollte überhaupt geheimgehalten werden. Köln, noch verhanst, versprach bis zum nächsten Hansetag sich über seinen Beitritt dazu schlüssig zu werden. Die livländischen Städte beantragten ihre Aufnahme.[4]) Die Erneuerung der allgemeinen Tohopesate war sodann der erste Punkt des nächsten Hansetags, der zu Bremen im September 1476 stattfand. Aber nun stieß der Plan vielerorten, namentlich bei rheinischen und westfälischen Städten, auf Ablehnung. Sie erklärten geradezu, daß sie mit ihren geistlichen Herren in Frieden ständen und die

---

[1]) v. d. Ropp i. HR. 2. VII S. 458 Anm. 2, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 366 f., vgl. HR. 2. VII S. 417 u. die Anm., Spittendorff i. Gesch. Qu. der Prov. Sachsen XI S. 51, 66, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 353, Leibniz, Script. rer. Brunsvicens. III S. 416, Städtechron. 14 S. 839.

[2]) Vgl. oben S. 136.

[3]) HR. 2. VII n. 256, S. 450 Anm. 1, S. 457 Anm. 3.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 132, 133, 143, 157, 202, n. 339 § 61, n. 372, 373.

Befriedung der Lande und Straßen von diesen geleistet werde.[1]) Auch die sächsischen Städte fanden den Entwurf zu scharf, Lübeck mußte in eine Milderung seiner Bestimmungen einwilligen, sollte seine Absicht nicht abermals scheitern. Am 3. September 1476 war der neue Entwurf eines gesamthansischen Bündnisses fertig und wurde von der Versammlung angenommen: jede Stadt soll der anderen Bestes wahrnehmen, aber „eyn yslick doch nach syner bewantnisse unde gelegenheyt.[2]) Es war ein Bündnis, das keine Stadt zur Feindschaft gegen einen Herrn verpflichtete, der eine Genossin bekämpfte, das darum unverfänglich von jeder Stadt genehmigt werden konnte,[3]) das andererseits als Demonstration dennoch gelegentlich Nutzen stiften konnte. Das zunehmende Bewußtsein der Notwendigkeit engerer Fühlung den Fürsten gegenüber rief diese Tohopesate ins Leben.

Der Kern der Hanse jedoch empfand stark das sehr Unzureichende dieses Bündnisses. Die wendischen und sächsischen Städte nebst Bremen erneuerten am 31. Oktober 1476 ihre besondere Tohopesate wie die 1451 geschlossene auf weitere sechs Jahre.[4]) Schon am 26. Juni hatten die sächsischen Städte ihr altes Bündnis untereinander für die nächsten zehn Jahre bekräftigt.[5]) So war am Schluß dieses Zeitraums endlich ein allgemeines hansisches Bündnis zustande gekommen.

Der gewaltige burgundische Angriff mit seiner mächtigen Artillerie wies die Städte abermals darauf hin, daß ihr Heil, die Verteidigung ihrer Freiheiten, nur noch in möglichst starken Befestigungen lag. Und so setzte seit 1474/5 an den verschiedensten Orten eine planvolle Tätigkeit ein, Mauern, Tore, Türme, Wälle und Gräben noch stärker und widerstandsfähiger zu machen, z. B. in Kampen, Köln, Lüneburg.[6]) In Lübeck betrieb vorausblickend namentlich Heinrich Castorp schon seit Ausgang der sechziger Jahre die Verstärkung der Stadtbefestigung, nicht ohne daß seine gemeinnützigen

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 387 § 6, 389 §§ 4, 5, 12, 13, 29, 54.

[2]) HR. 2. VII n. 392, vgl. n. 389 §§ 16—21, 24, 30, 32, 37.

[3]) Vgl. HR. 3. I n. 2 §§ 1, 7, n. 3.

[4]) HR. 2. VII n. 396 u. Anm. 1, vgl. S. 601, n. 411—413, S. 662f. Siehe oben S. 140.

[5]) HR. 2. VII S. 598, n. 382, vgl. n. 414.

[6]) Kamper Chroniken I S. 16ff., Städtechron. 14 S. CXCIV, vgl. S. 830, 833ff., Ennen, Gesch. Kölns, III S. 509.

Bestrebungen Übelwollen in der Bürgerschaft zu bekämpfen hatten.[1]) Auch in Hamburg wurden seit 1474 neue Wälle gebaut, Gräben gezogen u. a.[2]) Unter den heftigen Vorwürfen, welche die Braunschweiger Gemeinde gegen ihren Rat 1488 erhob, war ein sehr wesentlicher der, daß er die nötige Sorgfalt habe vermissen lassen, die Stadtmauern in einem den Anforderungen der Zeit entprechenden Zustande zu erhalten. Sie setzte dann sofort einen systematischen Neu- und Ausbau der Stadtbefestigung ins Werk.[3])

Nach hundertjährigem Ringen standen die Städte Niederdeutschlands den Fürsten größtenteils noch ungebrochen gegenüber. Schwere Katastrophen, die vor allem in die wendisch-sächsische Kerngruppe der Hanse Lücken rissen, erfolgten erst etwas später. Aber positive Gewinne hatten die Städte aus dieser Periode der Kämpfe nicht mehr gezogen. Sie stritten, nicht mehr lückenlos und mit immer geringer werdender Aussicht auf Erfolg, um die Behauptung ihrer mehr oder minder großen Unabhängigkeit. Die Macht der Fürsten dagegen war erheblich inzwischen vorwärts geschritten und schon deshalb die der Städte zurückgegangen. Auch unter den niederdeutschen Fürsten hatte sich ein Gefühl der Interessengemeinschaft gegenüber den Städten eingestellt. Mit zunehmender Strenge betonten sie das Untertanenverhältnis. Namentlich das Recht, untereinander und mit den Städten anderer Territorien Bündnisse zu schließen, begannen sie ihren Städten mit Erfolg zu bestreiten. Sie erklärten solche für eine Verletzung ihrer Landeshoheit. Unter solchen Umständen begann der Wert der Reichsunmittelbarkeit für die Städte zu steigen. Da und dort aber traten nur allzu deutlich Bestrebungen unter den Städten zutage, sich den veränderten Zuständen anzupassen, sich mit ihren Herren in gutem einzurichten. Denn die Macht dieser als Herren ihrer Lande und Untertanen war zwar nicht überall, aber in wichtigen Territorien nicht bloß theoretisch, sondern auch praktisch unbestreitbar im Zunehmen.[4])

Auch das seit dem 14. Jahrhundert langsam eindringende

---

[1]) Quellenslg. d. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 154, Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 358 u. Anm. 3, 367, 368, 376, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 400, vgl. Brehmer i. Ztschr. f. Lüb. Gesch. VII S. 378ff.

[2]) Hamb. Kämm. Rechn. III S. XLII, XLIIIf., CXXVf.

[3]) Städtechron. 16 S. 373, vgl. S. 356.

[4]) Vgl. v. Below, Die städtische Verwaltung als Vorbild der spätern Territorialverwaltung, i. Histor. Ztschr. 75 S. 426f.

und sich ausbreitende römische Recht trug wesentlich mit dazu bei, das historisch erwachsene Verhältnis zwischen den Landesherren und ihren Untertanen umzuformen. Nach der altrömischen Rechtsauffassung gab es keine Rechte dieser gegenüber ihren Herren, war die Gewalt der Herren eine absolute. Auf diesem Boden der Anschauung stand Karl der Kühne. Seine Handlungen und Politik die sich daraus ergaben, machten ihn nicht nur den Städten, sondern selbst seinen fürstlichen Zeitgenossen in Deutschland unheimlich. Er war ein schrecklicher Gegner seiner Feinde, er hatte das höchste Bewußtsein von seiner fürstlichen Würde, er verlangte vollständigsten Gehorsam und völlige Hingabe von seinen Untertanen; städtische Rechte gab es für ihn nicht, aber im Volk wußte man auch zu rühmen, daß er ein gerechter Richter gewesen sei, der in seinen Landen für Frieden gesorgt habe, und daß deshalb sein Tod vielfach bedauert worden sei.[1]) In dem Majestäts- und Staatsbegriff des römischen Rechts bot sich den Herrschern ein wirkungsvolles Mittel zur Ausbildung einer wahren Staatsgewalt. Daß die Fürsten mehr und mehr die mit diesem Geist erfüllten römischrechtlich geschulten Juristen an sich zu ziehen begannen, ist ebenso verständlich wie der Haß, den die Untertanen, auch die Städte gegen dies fremde, feindliche Recht hegten.[2])

Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß auch in der politischen Wertschätzung das Verhältnis zwischen dem Fürstentum und Bürgertum im 15. Jahrhundert sich in einer für die Städte ungünstigen Weise verschob. Mehr und mehr griff in Burgund, dann auch in Deutschland die Anschauung Platz, die der königliche Rat Englands schon 1386 ausgesprochen hatte bei einem Streitfall mit der Hanse: man solle billigerweise ehrbaren Rittern und Knappen mehr Glauben schenken, als Schiffsleuten und dergleichen.[3]) Mit zunehmender Peinlichkeit wog das auswärtige und einheimische Fürstentum ab, wieviel formelles und sachliches Entgegenkommen es sich gegen die Städte gestatten dürfe. Die burgundischen Herzöge einerseits, die Hohenzollern in der Mark, König Erich und seine Nachfolger im Norden andererseits waren die Hauptvertreter

---

[1]) Städtechron. 14 S. 844. Zu seiner Charakterisierung vgl. auch HR. 2. VII n. 79 §§ 68, 70.

[2]) Vgl. auch Pauli, Lüb. Zustände I S. 103, Städtechron. 16 S. 355, vgl. bes. S. 113 Anm. 2.

[3]) HR. 1. III n. 189 § 10, vgl. auch II n. 342 § 21, HR. 2. III n. 504 § 2.

dieses immer schroffer gegen die Städte herausgekehrten Standesbewußtseins. Karl der Kühne war auch der schärfste Vertreter des Fürstenhochmuts. In Dänemark entwickelte sich König Christians Sohn Hans zu einem Verächter der Hansestädte, ihrer Politik und Ansprüche: sie sollten gehorchen und seinen Willen tun, es sei eines Königs unwürdig, mit ihnen zu handeln und zu paktieren.[1]) Da konnte den Städten das Bewußtsein nicht viel helfen, daß sie auch im 15. Jahrhundert noch vielfach für geldarme Fürsten ihrer Heimat und des Auslandes die Geldgeber blieben, wie sie es im 14. gewesen waren, daß sie auf kostbare Pfänder ihnen Summen vorstreckten, sich in den sechziger und siebziger Jahren als Macht im westlichen Ausland eifrig umworben sahen. Es kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß gegenüber den sich festigenden Staaten des Auslandes und der zunehmenden Organisation der deutschen Territorien die Hansestädte sich faktisch in langsamem Rückgange befanden. Die Anschauung, daß die Städte in der großen Politik nichts zu suchen hatten, wurde den Fürsten geläufiger. Übereinstimmend, wiewohl vergeblich, verlangten im Anfang der siebziger Jahre Burgund und England, daß die hansischen Diplomaten von den Herren ihrer Städte Vollmachten bringen, daß ihre Landesherren die von den Städten mit dem Ausland geschlossenen Verträge garantieren sollten.[2]) Die Rückwirkung dieser Auffassung auf Stellung und Behandlung ihrer Gesandten und der Städte selbst durch die Fürsten konnte nicht ausbleiben. Die sinkende diplomatische Geltung der Städte bei den Fürsten und in den großen Fragen der Politik ist ebenfalls ein beachtenswertes Symptom für den Rückgang ihres Ansehens.

Die Hanse und der Schutz der Verfassungen ihrer Städte.

Die Festigkeit der Politik der Städte dem Ausland wie den Fürsten gegenüber hing zu einem nicht geringen Teile davon ab, ob sie ihrer Bürgerschaften Herr waren, ob diese der Stadtregierung

[1]) Vgl. Schäfer i. HR. 3. I Einleit. S. XI. Siehe oben S. 234 f.
[2]) HR. 2. VII n. 63, 79 § 34, n. 131.

Hemmnisse verursachten oder ob sie sich der Führung ihrer Räte willig unterordneten. Dies letztere aber geschah schon nicht mehr überall, als die Hanse sich eben dem Ausland gegenüber konsolidiert hatte, als der Gegensatz zwischen ihren Städten und den Fürsten auch in Niederdeutschland schärfere Formen anzunehmen begann.

Die Gemeinden — es handelt sich vornehmlich um den politischen und sozialen Kern derselben, den in Ämtern organisierten gewerbetreibenden Teil der Stadtbevölkerung — empfanden mit wachsender eigener Kraft und zunehmendem Bewußtsein ihrer Bedeutung für das Stadtwohl immer stärker den Wunsch nach politischer Selbstbestimmung, nach Anteil am Stadtregiment, namentlich an der Besteuerung und an der Verwaltung der öffentlichen Gelder und der Schulden, deren rasches Anwachsen mit dem steigenden Aufwand des städtischen Haushalts Hand in Hand ging. Kein Anzeichen deutet darauf hin, daß die Gewerbetreibenden nicht einverstanden gewesen wären mit der Vertretung ihrer besonderen wirtschaftlichen Interessen durch die Stadtpolitik. Die Hauptursache zur Unzufriedenheit bildete in den meisten Fällen die Zunahme der finanziellen Belastung, den unmittelbaren Anstoß zum Ausbruch eines Aufstandes der Gemeinde häufig die Einführung einer neuen Auflage.[1])

Das zunehmende Streben der Handwerker nach politischer Macht, wie es sich zuerst in Oberdeutschland und den Niederlanden, dann auch in Niederdeutschland zeigte, knüpfte bewußt oder unbewußt an frühere Verhältnisse an. Ursprünglich hatten die Handwerker auch in den Städten lübischen Rechts Zutritt zum Rat gehabt.[2]) Erst im Laufe der Zeit mit der zunehmenden Ungleichmäßigkeit des Besitzes änderte sich dies Verhältnis, gelangten die Vermögenden in den Alleinbesitz der Stadtherschaft. Die lübische Ratswahlordnung schloß dann die Handwerker unter allen Umständen vom Rate aus, ähnlich wie es auch die aus dem 13. Jahrhundert stammende Schöffenordnung in Brügge tat; Leute jedoch, die seit Jahr und Tag kein Handwerk mehr betrieben und die Londoner Hanse erworben, d. h. der Kaufmannschaft Brügges beigetreten waren, wurden dadurch wählbar zu Schöffen.[3]) Ganz aber

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 162.

[2]) Vgl. f. Wismar Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XIX f., f. Lüneburg Reinecke, Lüneburgs ältestes Stadtbuch, S. LXVIII.

[3]) Warnkönig, Flandr. Rechtsgesch. II. 1. S. 133.

fehlte auch später in den Städten lübischen Rechts ein friedlicher Einfluß der Gemeinde auf die Politik nicht. Der Rat selbst pflegte vor wichtigen Schritten die Gemeinde um ihre Meinung zu befragen.

Zwischen Rat und Ämtern in ihrem Ringen um politische Macht spielte nicht selten die Kaufmannschaft eine wichtige, gelegentlich die ausschlaggebende Rolle.[1]) Doch sympathisierte diese Klasse gewöhnlich mehr mit den Geschlechtern, die ihr großenteils entstammten und deren Politik den kaufmännischen Interessen der Stadt in erster Linie diente.

Gewiß wurde die Gärung in den Gemeinden da und dort auch durch andere Umstände befördert. Die Herrschaft der nach Herkommen und Vermögen führenden Schicht war nicht überall einwandsfrei. Herrisches, gewalttätiges Auftreten war ihren Mitgliedern wohl oft nicht fremd, Neigung zu selbstherrlichem Durchgreifen, auch wenn das Recht nicht auf ihrer Seite stand. Auch Parteikämpfe unter den Regierenden selbst nötigten die Gemeinde zum Einschreiten und zogen eine Veränderung der Verfassung im demokratischen Sinne nach sich, so namentlich 1396 in Köln. Auch maßen die Regierenden nicht immer mit gleichem Maß für die Ihrigen und die Regierten. Und nicht immer waren sie stark gegen die Versuchung, das öffentliche Gut als Gegenstand privater Nutzbarkeit anzusehen. Die Ratsstellen waren Ehrenämter.[2])

Doch würde es ein Unrecht sein, die Geschlechter insgemein für die mangelhaften städtischen Finanzverhältnisse verantwortlich zu machen. Schlechter Finanzverwaltung in der einen Stadt standen in anderen glänzende finanzpolitische Leistungen derselben Schicht gegenüber. Und im ganzen genommen waren dieselben für mittelalterliche Verhältnisse achtenswert und wurden nur selten von den Gemeinden, wenn sie deswegen der Herrschaft sich bemächtigt hatten, durch bessere und weiterschauende überboten.

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 189, Lisch, Das Rostocker Patriziat, i. Meckl. Jbb. 11 S. 175.

[2]) König Sigmund erklärte dies für einen Grund zu Veruntreuungen, vgl. Aschbach, Gesch. Kaiser Sigmunds, IV S. 402. Vgl. auch Hänselmann in Städtechron. VI S. 128. Andererseits aber stellten sie auch in Zeiten der Not ihrer Stadt ihr eigenes Vermögen zur Verfügung, vgl. oben Band I S. 260, Knipping i. Westd. Ztschr. 13 S. 350. Vielleicht wurde das Verhältnis zwischen ihrem Privatgut und dem Stadtgut ähnlich aufgefaßt wie das zwischen Reichs- und Königsgut.

Überhaupt fällt eine Abwägung der Leistungen des historisch erwachsenen aristokratischen Stadtregiments und des revolutionären demokratischen im allgemeinen keineswegs zugunsten des letzteren aus. Jenes sorgte für beides, für Handel und Gewerbe, dieses stand den kaufmännischen Interessen der Stadt mehr oder minder fern. In den flandrischen Städten, aber auch in deutschen, hatte der Wechsel die Entfesselung des engsten Sonderinteresses zur Folge, indem jede Zunft in erster Linie für sich Vorteile durch die Stadtverwaltung zu erringen strebte. Uneinigkeit und Brotneid untereinander, ständiger kleinlicher Unfriede im Gemeinwesen waren der äußere Ausdruck dieser Bestrebungen. Das erste Auftreten der Volksherrschaft in den flandrischen Städten im 14. Jahrhundert bedeutete geradezu den Anfang ihres politischen Verfalls.[1]) Die politische Bedeutung Nürnbergs gegenüber seinen oberdeutschen Genossinnen blieb besonders deshalb wahrscheinlich so überragend, weil die Geschlechter die Herrschaft behaupteten.[2]) In Köln ging nach der Revolution von 1396, die endgültig die Herrschaft in die Hände der Gemeinde legte, sowohl die alte weitblickende Energie der politischen Leitung der älteren Geschlechterherrschaft, wie auch die wirtschaftliche Machtstellung der Stadt zurück.[3]) Ihre großen politischen Erfolge sind von den niederdeutschen Städten unter einer aristokratischen Ordnung der Gemeinwesen errungen worden. Und wie die Folgezeit und der Verlauf von Aufständen der Gemeinden oft genug bewies, war eine solche auch in späterer Zeit notwendig, um das Errungene zu behaupten und mit diplomatischem Geschick durch die wachsenden Fährnisse, die in der Heimat und im Auslande drohten, sicher hindurchzusteuern. Demokratische Regierungen zeigten sich politisch im wesentlichen unproduktiv und ungeschickt, das alte Ansehen der Stadt erlitt Einbuße und die Wiederherstellung der alten Regierungsform pflegte sich sofort zu äußern in einer sicheren und besonnenen Initiative, in einem neuen Aufschwung der Stadt als politische Macht. Und darum war es ein Heil auch für die Hanse, daß die große Mehrzahl ihrer Städte die inneren Umwälzungen glücklich überwand und die alte

---

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 407.

[2]) So auch Schulte, Gesch. d. mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I S. 661.

[3]) Vgl. oben S. 60ff.

Verfassung behauptete. Selbst in Städten wie Braunschweig und Dortmund kehrte trotz der Verfassungsänderungen von 1386 bezw. 1400 die Stadtleitung sehr bald in die Hände eines ganz kleinen Kreises zurück, in dem die alten Geschlechter schnell den ausschlaggebenden Einfluß wiedergewannen und behielten.[1])

Dem aristokratischen Ratsregimente Lübecks rühmte 1332 Kaiser Ludwig der Baier Zucht, Strenge, sehr geordnetes Regiment nach.[2]) Es leistete das, wozu die Chronisten anderer Städte bei Betrachtungen aufständischer Bewegungen mahnten und rieten, es hielt seine Untertanen in guter Hut und Zwang und ließ ihnen nicht zuviel freien Willen.[3])

Denn noch in einer anderen Richtung konnte, abgesehen von den Erschütterungen der politischen Kontinuität und anderen Nachteilen, ein innerer Kampf den Städten verhängnisvoll werden. Er bot den Stadtherren oder andern Großen Gelegenheit, sich die Verwirrung der Stadt politisch oder finanziell zunutze zu machen. Jene wie diese Erwägungen und Beobachtungen mußten den Nachbarstädten und der Hanse selbst den Wunsch nahelegen, so schnell als möglich inneren Aufruhr der Städte zu unterdrücken.

Gleich der erste innerstädtische Aufstand, der die Hanse näher berührte, bewies die Gefahr der Einmischung der Landesherren in voller Deutlichkeit. 1365 mißglückte ein Aufstandsversuch in Bremen. Die Aufständischen mußten aus der Stadt flüchten und der Erzbischof nahm sich ihrer an. Die Stadt kam in ihre Hand, der Erzbischof behandelte sie wie eine eroberte Beute, mußte sie aber, als die geflüchteten Aristokraten die Oldenburger Grafen zur Hilfe gewannen, wieder fahren lassen, auf die erhoffte Wiederherstellung einer umfassenden Stadtherrschaft verzichten. Der alte Rat war der Befreier von dieser Gefahr der Unterdrückung. Seine Stellung war dadurch sehr gefestigt.[4]) Die Hanse, die von den vertriebenen Geschlechtern um Hilfe angerufen war, setzte ihr soeben 1366 in Lübeck beschlossenes Statut, daß Verfestungen von seiten einer Stadt in allen Städten des Bundes gültig sein sollten, gegen die Bremer Aufrührer in Kraft und verlangte von ver-

[1]) Hänselmann i. Städtechr. VI S. XLIII ff., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. CIX f.

[2]) Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. LXXIX u. Anm. 2.

[3]) Vgl. Städtechron. VII S. 313, XVI S. 332.

[4]) von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 215 ff.

schiedenen erzbischöflichen Rittern, der Stadt und ihrem Rate Schadenersatz zu leisten. Sie begründete ihr Einschreiten mit der Zugehörigkeit Bremens zur Hanse.[1]) Sie erkannte es dadurch als einen Teil ihrer Pflichten gegen ihre Mitglieder an, ihnen zur Bewahrung ihrer Verfassung und Rechte behilflich zu sein.

Aber nicht von allen Aufständen nahm die Hanse in der einen oder anderen Form Notiz. In die Entwicklung, durch die in Köln in 26jährigen Kämpfen seit 1370 die Herrschaft der Geschlechter gebrochen, der einseitige Terrorismus der Weber abgewehrt, schließlich 1396 die allgemeine Demokratie erreicht ward,[2]) griff die Hanse auf keine Weise ein. Auch die Umgestaltung des Rats in Dortmund, daß die Gilden 1399 die Einräumung von sechs Ratsstühlen durchsetzten zur Mitverwaltung der Finanzen, deren Unordnung durch den schweren Krieg von 1388/89 vollendet worden war, ignorierte die Hanse.[3]) Anders war es, wenn es sich um Städte der mittleren Gruppen handelte. Und hier hatten auch die territorialen Städtebünde teilweise schon Stellung für ihren Mitgliederbereich zu den aufständischen Bewegungen genommen. Ein Bündnis sächsischer Städte 1360 hatte u. a. beschlossen, daß Empörungen in einer der zugehörigen Städte mit gemeinschaftlicher Hilfe unterdrückt werden, Leute, die gegen den Rat einer von ihnen Aufruhr anzettelten, in ihnen allen verfestet sein sollten.[4])

Und eine sächsische Stadt war es auch, an der die Hanse selbst zum erstenmal die Bekämpfung eines Aufstands praktisch erprobte. 1374 erfolgte in Braunschweig der blutige Umsturz der Geschlechterherrschaft durch die Gemeinde. Drückende Lasten, steigende finanzielle Verlegenheit, Eigenmächtigkeiten des Rats und eine unglückliche Schlacht waren die Anlässe. Die siegreichen Ämter suchten die Ämter anderer Hansestädte, näherer und ent-

---

[1]) HR. 1. I n. 374 § 13, 376 §§ 6, 7, 17, 377.

[2]) vgl. Keussen, Die Kölner Revolution von 1396, Hegel in Städtechron. XIV S. CVff.

[3]) vgl. Rübel, Dortmunder Finanz- u. Steuerwesen S. 27ff., Frensdorff in Hans. Gesch. Qu. III S. CVff.

[4]) Hans. UB. III n. 507. Die Bestimmung eines Bündnisses zwischen Kampen, Deventer, Zwolle von 1318, das. S. 431, über die Bekämpfung von Parteizwisten innerhalb einer Stadt braucht sich nicht auf Aufruhr gegen den Rat zu beziehen. Vgl. aber die Bestimmung eines Bündnisses der Städte Prenzlau, Pasewalk, Angermünde, Templin 1348, das. n. 118.

fernterer, ebenfalls aufzuwiegeln, traten andererseits zur Sicherung ihrer neuerrungenen Macht in Verbindung mit den welfischen Fürsten und suchten deren Gunst durch Verschleuderung städtischer Rechte und Güter zu erwerben.[1]) Die Hanse schloß nach vergeblichen Versuchen, die Aufrührer zur Wiederherstellung der alten Zustände zu bewegen, am 24. Juni 1375 die Stadt aus ihrer Gemeinschaft aus.[2]) Braunschweig hatte schwer unter den wirtschaftlichen Wirkungen dieser Aussperrung zu tragen, war aber standhaft. Und als es 1380 endlich die Aufhebung der Verhansung erlangte, mußte sich die Hanse mit wenig mehr als einer rein formellen Unterwerfung begnügen. Sie erkannte den durch die Revolution geschaffenen Zustand an.

Dagegen wurde der Abschaffung der Geschlechterherrschaft durch die Gemeinde in Nordhausen 1375 weder von der Hanse noch von den anderen sächsischen Städten Beachtung geschenkt.[3]) Anders mit Minden, wo die großen Ämter den bestimmenden Einfluß an sich gebracht hatten und einen von den andern Gruppen der Bevölkerung schwer ertragenen Terrorismus ausübten. Nach vergeblichen Bemühungen Bremens nahmen im Auftrag der Hanse Lübeck, Hamburg und Lüneburg die Ausgleichung des inneren Streits in Minden in die Hand, bedrohten die Stadt mit Verhansung, verfügten die Wiedereinsetzung der geflohenen Ratsmitglieder. Doch ist das Ende der Verhandlungen, die deswegen 1407 in Lübeck stattfanden, unbekannt.[4])

Seit den siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts aber wurde die hansische Kerngruppe in ihrem engsten Bereich durch Aufstände 40 Jahre lang beunruhigt. Eine in Stade gegen einen der Bürgermeister ausgebrochene Bewegung wurde von Lübeck, Hamburg, Bremen und Buxtehude 1376 sofort durch Vermittelung beigelegt.[5]) Ein blutiger Aufstand in Anklam 1386, wo die Ämter die Anerkennung der Umwälzung vom Herzog durch Geld erkauften und die Freiheit der Stadt in Gefahr brachten, wurde von Stralsund und

[1]) Hänselmann i. Städtechron. VI S. 311 ff., HR. 1. II n. 84.

[2]) HR. 1. II n. 78.

[3]) von Maurer, Städteverfassung, II S. 636, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. II S. 1129 f.

[4]) Sudendorf, UB. der Herzöge v. Braunschw. u. Lüneb. VII n. 114, HR. 1. V n. 464—471, Korner S. 308 § 1169, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. II S. 203 ff.

[5]) HR. 1. II n. 116, Krause i. Archiv d. V. f. Gesch. z. Stade I S. 119 ff.

den mitverbündeten Nachbarstädten auf Lübecks Ersuchen 1387 anscheinend mit Waffengewalt unterdrückt, die alte Verfassung wiederhergestellt.[1]) Aber nun kam auch in Stralsund selbst eine schon 1370 vorhandene Gärung[2]) zum Ausbruch. Sie vollzog sich unter der besonnenen Leitung Karsten Sarnows, den die Gemeinde 1391 zum Bürgermeister gemacht hatte, friedlich, die Alleinherrschaft der Geschlechter wurde beschränkt, die Zustimmung des Herzogs wahrscheinlich durch Geld gewonnen.[3]) Bertram und Wulf Wulflam und ihre Verwandten, gegen die sich die Empörung der Gemeinde über die schlechte Finanzverwaltung ganz besonders richtete, flohen und riefen die wendischen Städte um Hülfe an. Die Bedrohung der Stadt mit Verhansung, die schwankende, nicht zielbewußte Haltung der Gemeinde, der energische Zusammenschluß der überraschten Geschlechter bereiteten den Plänen Sarnows ein schnelles Ende. Gestärkt durch den Rückhalt an den wendischen Städten setzten die Geschlechter 1393 die Rückberufung ihrer entflohenen und vertriebenen Standesgenossen durch, Sarnow wurde hingerichtet, ein nachträglicher Aufstandsversuch der Gemeinde 1394 rasch niedergeschlagen.[4])

Schon während des ganzen Menschenalters vor dem Ausbruch des Aufruhrs in Braunschweig hatten in Lüttich sowie in den großen flandrischen und in den brabantischen Städten Kämpfe zwischen den obern und untern Schichten der Bevölkerung stattgefunden, die zum Teil eine vorübergehende, zum Teil aber auch, so in Lüttich und den brabantischen Städten, eine dauernde Umgestaltung der Städteverfassungen in demokratischem Sinne nach sich gezogen hatten.[5]) Selbst die demokratischen Strömungen in den französischen Städten verfolgten mit Aufmerksamkeit die Vorgänge in den niederländischen und wurden von ihnen beeinflußt. Eine Wirkung dieser auf die Stimmung in den Hansestädten ist nicht nachzuweisen, aber höchst wahrscheinlich. Unmittelbar anregend jedoch wirkte das Vorbild Braunschweigs. In Hamburg waren 1376, in Lübeck auch schon vor 1380 vorübergehende

[1]) HR. 1. III n. 366, Fock, Rügensch-pomm. Gesch. IV S. 26ff., 209ff.

[2]) Pyl, Artikel Wulflam i. Allgem. deutsche Biographie 44 S. 290, vgl. auch Hans. Gesch. Qu. I S. 43, Fock a. a. O. IV S. 61.

[3]) Fock a. a. O. IV S. 69ff.

[4]) HR. 1. IV n. 105 § 3 110, 150, Hans. Gesch. Qu. I S. 66f.

[5]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 53f., 153f., 231ff.

Bewegungen in der Gemeinde wegen lästigen Steuerdrucks zutage getreten. Als in Gent, Brügge und Ypern 1379 die Weber die Herrschaft an sich rissen,[1]) kam es 1380 abermals und ernster zu einer Bewegung der Gemeinde in Lübeck, die aber wieder durch einige Zugeständnisse des Rats beschwichtigt wurde. 1384 jedoch, als inzwischen in Brügge und Ypern die Weberherrschaft vom Grafen niedergeworfen war, die Genter, im Felde besiegt, sich hartnäckig gegen Herzog Philipp wehrten, dagegen in Lüttich die Demokratie sich in den Alleinbesitz der Macht gesetzt hatte, bildete sich in Lübeck eine regelrechte Verschwörung in Verständigung mit umwohnenden holsteinischen Adligen „gegen den Rat und die Reichen". Sie wurde noch in letzter Stunde verraten und mit blutiger Strenge gestraft.

Eine Reihe von Jahren war es in Lübeck ruhig. Aber seit Anfang des 15. Jahrhunderts begann die Gemeinde sich von neuem zu regen, nun aber mit dem Ziel friedlicher Umgestaltung der Verfassung. Die üble Finanzlage, die Forderung einer außerordentlichen Beihilfe von der Gemeinde, die Unzufriedenheit dieser mit der auswärtigen Politik des Rats u. a. wirkten zusammen. Schritt für Schritt drängte die Gemeinde den Rat von einem Zugeständnis zum andern, durch das seine Macht beschränkt wurde. Als sie aber 1407 Teilnahme an der Ratswahl selbst und am Regiment begehrte, kam es zum Bruch. Die Mehrzahl der Ratsmitglieder räumte im Frühjahr 1408 die Stadt.[2])

Acht Jahre lang behauptete sich die neue demokratische Verfassung in Lübeck. Die Verwaltung der inneren Angelegenheiten durch den neuen Rat war ernst und sorgfältig, eingedenk der großen Aufgaben, die er zu lösen unternommen hatte. In Rostock, Wismar, Hamburg weckte das von Lübeck gegebene Beispiel bald Nachahmung. Die vier Städte verbanden sich zum Schutz ihrer neuen Ordnung.[3]) Es ist überaus bezeichnend für die politische und kommerzielle Zentralstellung der wendischen Gruppe und Lübecks insbesondere, daß die andern hansischen Gruppen es zu keinem energischen Versuch brachten, die alte Verfassung in ihnen wiederherzustellen. Es zeigt sich darin andererseits auch,

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 237 ff.

[2]) Vgl. oben Band I S. 163 f.

[3]) Vgl. oben Band I S. 166 f.

daß die wendischen Städte bisher die eigentlichen Träger der Bewegung gewesen waren, die den Schutz des Gewordenen bezweckte. Erst die Tat König Erichs von Pommern erschütterte die Stellung des demokratischen Rats in Lübeck und gab 1416 den andern wendischen und pommerschen Städten die Möglichkeit, mit Hilfe der lübischen Kaufmannschaft die alte Verfassung dort wieder einzuführen. Auch Hamburg, Wismar und Rostock wirkten dabei mit und gaben dadurch schon den Verzicht auf die Fortführung ihrer eigenen demokratischen Tendenzen kund. Im Lauf der folgenden anderthalb Jahre wurde auch in ihnen die alte Ratsherrschaft durch die vereinten Bemühungen der andern wendischen Städte wiederhergestellt.[1]

Ein Aufruhr der Gemeinde in Danzig 1416 hatte ein nur zwei Monate dauerndes demokratisches Regiment zur Folge und zog ähnlich wie in den flandrischen Städten eine Annäherung des aristokratischen alten Rats an den Landesherrn, den Orden, nach sich. Die Hanse schenkte dem Aufruhr nicht erst Beachtung. Von Soest verlangte sie zwar 1418 unter Androhung der Verhansung, daß die Gemeinde dem Rat seine Vollmächtigkeit zurückgebe,[2] die er infolge der gänzlichen Zerrüttung der Finanzen eingebüßt hatte, kümmerte sich aber dann nicht weiter um die Ausführung ihres Befehls. Nach langem Hader erlangte auch in Soest durch Vermittlung seines erzbischöflichen Herrn, Dietrich von Köln, 1433 die Gemeinde Anteil an der Kontrolle der öffentlichen Gelder.[3] Auch in den großen Aufstand der Ämter in Breslau 1418 hätte die Hanse schwerlich eingegriffen, selbst wenn König Sigmund als Landesherr nicht mit blutiger Strenge 1420 die alte Verfassung wieder eingeführt hätte, um hussitenfreundlichen Bestrebungen innerhalb der Gemeinde den Boden zu entziehen.[4] Dagegen griff die Hanse 1419 in Stade abermals schnell ein, als die Gemeinde Parteiungen innerhalb des Rats benutzte, um den herrschenden Einfluß zu erlangen. Nach erfolglosem Vermittlungsversuch der Nachbarstädte wurde die Stadt verhanst. Da führte der Herr der Stadt, der Erzbischof von Bremen, um sie vor wirtschaftlichen

---

1) Vgl. oben Band I S. 188ff.

2) HR. 1. VI n. 580.

3) Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publik. a. d. preuß. Staatsarch. 34 S. 23*f.

4) Städtechron. 28 S. 113, Grünhagen, Gesch. Schlesiens, I S. 227ff., 235f.

Nachteilen zu bewahren, einen Vergleich herbei. Doch setzte die Hanse durch, daß Stade für die Verletzung des ihr schuldigen Gehorsams 500 rheinische Gulden als Sühne zahlte.[1])

Die zunehmende Häufigkeit von Aufständen hatte zunächst zur Folge gehabt, daß 1381 die Hanse ihr Statut über die Allgemeingültigkeit der in einer Stadt erfolgten Verfestungen erneuerte.[2]) Der Lüneburger Hansetag sodann hatte 1412 des Näheren bestimmt, daß insbesondere flüchtige Aufrührer in keiner Hansestadt bei Strafe ihrer Verhansung geleitet werden dürften, vielmehr auf Verlangen ihrer Heimat ausgewiesen werden müßten.[3]) Dagegen hatte er die Formulierung eines neuen Statuts, das den Nachbarstädten einer durch Aufruhr erschütterten Stadt die Beilegung desselben zur Pflicht machen sollte, nur in Erwägung gezogen.[4])

Erst nach der Wiederherstellung der aristokratischen Verfassung in den wendischen Städten gelangte die Hanse dazu, allgemeingültige Statuten über die Behandlung von Aufruhr auszubilden. Nachdem sie schon 1417 ein Statut darüber erlassen hatte, nahm der große Hansetag 1418 zu Lübeck im Beginn seiner großen Statutenzusammenstellung in eingehender und scharfer Weise Stellung. Verschwörer und Aufrührer gegen den Rat einer Hansestadt und ebenso alle heimlichen Mitwisser sollten in allen Städten des Bundes ergriffen und gerichtet werden, Städte, die nicht im Besitz des Hochgerichts, sollten ihre Herren zum Vollzug der Strafe veranlassen. Nichthansische Städte, die solche Leute beherbergten, sollten von Verkehr und Gemeinschaft jederart mit den Hansestädten ausgeschlossen werden. Städte, deren Rat ganz oder teilweise aus Macht und Amt verdrängt, sollten verhanst werden, ihre Bürger alle Gemeinschaft mit Hansen entbehren bis zur Wiederherstellung der Verfassung. Städte, deren Rat ganz oder teilweise in seiner Macht beschränkt sei, sollten zu den Tagfahrten als gleichberechtigte Genossinnen nicht zugelassen und verhanst werden, wenn sie die alten Zustände nicht herstellten und für die Statutsverletzung der Hanse Genugtuung leisteten. Leute,

---

[1]) HR. I. VI n. 396b § 4, 528 § 30ff., 556 §§ 80, 82, VII n. 106—118, 182 § 18, 189—191, S. 121 f., n. 427, Korner S. 427 § 1333.

[2]) HR. I. II n. 220 § 21, 232 § 12.

[3]) HR. I. VI n. 68 A § 22, 350; vgl. zuvor IV n. 441 § 15, VIII n. 979.

[4]) HR. I. VI n. 68 A § 50.

die Anliegen an den Rat hätten, sollten höchstens selbsechst vor ihn kommen, damit tumultuarische und terrorisierende Auftritte nicht stattfinden könnten.[1]) Aber das 1412 erwogene Statut über eine praktische Hilfeleistung blieb auch jetzt unverkündet.

Die Folgen dieser 50jährigen Periode von Aufständen, die überwiegend mißglückten, äußerten sich jedoch auch direkt in einer Verschlechterung der politischen Autonomie der Ämter und des sozialen Verhältnisses zwischen ihnen und den Geschlechtern. Ein Zug stark und schnell wachsender Exklusivität griff seit den siebziger Jahren im Kreise der Geschlechter in den verschiedensten Städten Platz.[2]) In politischer Hinsicht wurden die Ämter einer sehr verschärften Kontrolle durch den Rat unterworfen. Ihre Versammlungen, die Morgensprachen, wurden durch Ratsdeputierte beaufsichtigt und in ihrer jährlichen Anzahl beschränkt.[3]) In Lübeck wurde 1384 und wieder 1416, im letztern Jahr auch in Rostock, den Ämtern ein Treuschwur abgenommen, den Herren des Rats treu, hold und gehorsam zu sein, mit des Rats und der Stadt Bestem umzugehen, Anschläge wider beide dem Rat zu melden. In Bremen wurde 1366 alljährliche Eidesleistung für die Amtsmeister eingeführt.[4]) 1417 versagte die Hanse den Briefen der Ämter, mit denen Handwerker bei den Ämtern anderer Städte um Niederlassungserlaubnis nachsuchten, die Anerkennung. Sie sollten künftig vom Rat ihres frühern an den Rat des von ihnen neugewählten Aufenthaltsorts Empfehlungsbriefe bringen. Und die preußischen Städte sprachen in weiterer Verschärfung dieses Beschlusses ihren Ämtern die Führung eigener Siegel ab.[5]) Daß die Ämter der verschiedenen Städte nicht miteinander in direktem brieflichem Verkehr stehen, ihr Meinungsaustausch durch den Rat vermittelt und kontrolliert werden sollte, war ein Anspruch, den der Rat in den verschiedensten Städten als einen Bestandteil seiner

[1]) HR. 1. VI n. 557 § 1—4, 556 § 63, vgl. n. 268 § 6, 10, 262 § 76, 77, 396 a § 6, 397 §§ 83, 106, 398 § 1.

[2]) Vgl. später S. 519 f.

[3]) Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 77 ff. u. später, HR. 1. III n. 193, 194, II n. 312 § 7, 11—15, vgl. III n. 490 § 7, IV n. 172 § 7, VI n. 510 § 5, 6, Töppen, Akten, I n. 233, 286 S. 353 f.

[4]) HR. 1. VI n. 262 § 78, 268 § 5, 270, 321 § 4, 319 §§ 27, 30, 43, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 221.

[5]) HR. 1. VI n. 397 § 103, VIII n. 395 § 13, HR. 2. II n. 308 § 7.

obrigkeitlichen Befugnisse vertrat. Und in guten Zeiten wurde derselbe auch durchaus von den Ämtern anerkannt. Oft genug stellten die Ämter dem Rat aufreizende Schreiben ihrer Berufsgenossen in anderen Städten zur Verfügung, ohne sich auf die Beantwortung derselben einzulassen, und verwiesen die Schreiber für künftig an den Rat.[1]) Im Laufe der Zeit fand diese Seite seiner obrigkeitlichen Stellung immer allgemeiner werdende Zustimmung in den Hansestädten. Nach 1427 verlautet von Versuchen der Ämter, hinter dem Rücken des Rats mit denen anderer Städte sich in Verbindung zu setzen, so gut wie nichts mehr. Der sächsische Städtebund aber nahm bei seiner Erneuerung 1426 die Bestimmung auf, daß aufrührerische Ämter aufgehoben sein, ihr Gilderecht verlieren sollten.[2])

Mit jenen Statuten gegen Aufruhr[3]) machte sich die Hanse zum Hort und Beschützer der hergebrachten, historisch gewordenen Verfassungen ihrer Bundesmitglieder. Selbsthilfe, auch wenn die Gemeinde das beste Recht zur Unzufriedenheit hatte, wurde verboten; vor der Hanse sollte sie ihre Klagen anhängig machen, von deren Entscheidung ihr Recht erwarten,[4]) zuvor aber sollten alle im Regiment der Stadt getroffenen Veränderungen wieder abgeschafft werden, gleichviel ob der ganze Rat oder etliche Mitglieder desselben Macht und Stellung durch die Gemeinde oder durch Parteiung unter den Regierenden selber eingebüßt hatten. Das Prinzip sollte erst vorbehaltlose Anerkennung finden.[5]) Und dabei ist nicht zu leugnen, daß die Moral gelegentlich zu kurz kam, daß solche, die sich unwürdig gemacht hatten als Lenker ihrer Stadt, durch den

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 85, V n. 516, VI n. 73, VII n. 351, VIII n. 165, 166, 327, Hans. UB. IX n. 136 § 1.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 5.

[3]) Spätere Bezugnahme auf sie in einzelnen Fällen vgl. z. B. HR. 2. VII n. 444 § 3, IV n. 510, 589, 615, 616, Hans. UB. VIII n. 813, Script. rer. Prussic. IV S. 543.

[4]) Über die Abneigung der Hanse gegen erweiterte Ratskollegien, Sechzigerausschüsse usw. vgl. HR. 1. VI n. 418; Absicht der preußischen Städte, die Mitgliederzahl ihrer Kollegien zu verringern, das. VIII n. 132 § 2.

[5]) Vgl. z. B. die Haltung der Hanse bei dem Aufruhr in Stettin 1426 HR. 1. VIII n. 36, 59 § 21; das. n. 539 u. Städtechron. 28 S. 324 ff. über den Fortgang desselben. Vgl. auch ihre Haltung 1434 bei einer Parteiung in Reval, Livl. UB. VIII n. 625, vgl. HR. 2. II n. 3.

Schutz der Hanse an ihrem Platz gehalten oder dahin wieder zurückgeführt wurden.[1])

Die von der Hanse verfügte öffentliche Aushängung der Statuten von 1418 auf den Rathäusern gab den Gemeinden Kenntnis von den scharfen Bestimmungen gegen Aufruhr und zog in Stettin und Bremen Unruhen nach sich. Die Statutentafel wurde entfernt, vernichtet, der Rat terrorisiert. Als aber die Hanse Stettin von ihrer Gemeinschaft ausschloß, brach der Trotz der Gemeinde schnell zusammen, der auch von den Landesherren geschürt worden war. Im Frühjahr 1421 mußte Stettin die Tafel wieder aufhängen und als Genugtuung 2000 rheinische Gulden zahlen, andererseits aber auch um die Verzeihung seiner Herzöge wegen seiner Unterordnung unter die Hanse nachsuchen.[2])

Gegen Bremen aber machte die Hanse mit den angedrohten Zwangsmaßregeln nicht Ernst, obzwar auch andere Vorgänge in der Stadt in den folgenden Jahren die Hanse herausforderten. Erst als 1426 ein abermaliger Umsturz der Verfassung durch die Gemeinde erfolgte, sprach die Versammlung der wendischen und sächsischen Städte im März 1427 zu Braunschweig die Verhansung über Bremen aus und verfügte die Einstellung alles Verkehrs mit der Stadt.[3]) Bremen litt kommerziell und finanziell bald schwer darunter, aber auch die Städte seines westfälischen und sächsischen Hinterlandes, denen der gewohnte Verkehr mit der Stadt nun verschlossen sein sollte. Während die Politik der Hanse durch Kaiser Sigmund Unterstützung erfuhr, verwandten sich Fürsten und selbst Hamburg bei ihr für die Stadt, in der die Leidenschaft der Gemeinde durch die Hinrichtung des verdienten Bürgermeisters Johann Vasmer den höchsten Ausdruck erreichte.[4]) Aber lange noch blieb Bremen ungebeugt. Die sächsischen Städte wollten gegen die verwandte und befreundete Stadt nicht nachdrücklich auftreten. Die wendischen waren durch den Krieg mit König Erich von Pommern

[1]) Vgl. z. B. bei dem Aufruhr in Salzwedel 1430ff. HR. 2. I n. 340, 378, VII S. 676, n. 438—450.

[2]) HR. 1. VII n. 94, 95, 182 § 17, 192, 236, 237 § 1, 238, 239, 263 § 3, 8, 324, 383 § 13, Hans. UB. VI n. 353.

[3]) HR. 1. VIII n. 151, 156 § 5—7, v. Bippen, Bremens Verhansung, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 68f., derselbe, Gesch. Bremens, I S. 289ff.

[4]) HR. 1. VIII n. 235 § 1, 712 § 29, Hans. UB. VI n. 862, v. Bippen i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 73ff., ders., Gesch. Bremens, I S. 305ff.

allzusehr in Anspruch genommen, besonders da infolge der ersten Niederlagen ihrer Streitkräfte in verschiedenen von ihnen die Empörung der Gemeinden sich in einem Angriff auf die Ratsgewalt Luft machte. In Wismar erfuhr die Verfassung eine gänzliche, in Rostock eine teilweise Umgestaltung, die Hamburger Gemeinde, auch diesmal am maßvollsten, setzte dem Rat einen Ausschuß an die Seite, der sich aber bald wieder auflöste.[1]) Erst nachdem Wismar zur alten Verfassung 1430 zurückgekehrt, mit König Erich 1432 ein Stillstand geschlossen war, wandten die wendischen Städte sich ernstlich der Beilegung des Bremer Aufruhrs zu. Auch den allgemeinen Erlaß Kaiser Sigmunds 1431 an die deutschen Städte, daß ihre Räte allen Unruhen steuern und die Ämter ihren Räten gehorchen sollten,[2]) konnten sie für sich geltend machen. Am 9. April 1433 gelang Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Stade zusammen mit den Grafen von Hoya und Stiftsgeistlichen die Wiederherstellung der Verfassung in Bremen. Doch scheint den letzten entscheidenden Druck auf die Gemeinde die Parteinahme der Kaufleute für die alte Ratsherrschaft — wie seinerzeit in Lübeck — ausgeübt zu haben. Die Verhansung wurde zurückgenommen. Einer Sühnezahlung der Stadt an die Hanse für die Statutenverletzungen und dreizehnjährige Unbotmäßigkeit aber geschieht nirgends Erwähnung.[3])

Die Störungen des inneren Friedens in Hansestädten nach 1418 weisen keinen inneren Zusammenhang auf, wie in den vergangenen fünfzig Jahren, auch die Städte in den niederen Landen gaben ihnen keine Anregung mehr. Dennoch blieb bei jedem Aufstande die Gefahr bestehen, daß er allgemeinere Bedeutung erlangen könne, und nötigte in erster Linie die Nachbarstädte, vorzubeugen. Namentlich die Gruppe der Sachsenstädte war in dieser Richtung wiederholt und mit Erfolg im Bereich ihrer Genossinnen tätig. Den blutigen Aufruhr der Gemeinde in Halberstadt 1423[4]) suchten sofort Quedlinburg und Aschersleben, einige Monate später der sächsische Städtebund selbst, im Mai 1424 dann auch die Hanse zu dämpfen. Die letztere schloß Halberstadt wahrscheinlich aus der Verbindung

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 235ff.

[2]) Deutsche Reichstagsakten IX S. 633 Anm. 1.

[3]) HR. 2. I S. 119, n. 171, Korner, Chronika, S. 550f. § 1566, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 313ff.

[4]) Städtechron. 28 S. 188ff., G. Schmidt, Die Halberstädter Schicht, i. Neuj. Bll., hg. von der hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 4, 1880.

aus. Lübeck rief auf Bitte der Sachsenstädte König Sigmund an.[1]) Diese aber setzten sich mit dem Bischof von Halberstadt ins Einvernehmen und wandten gegen die Stadt Gewalt an, um zu verhüten, daß bei längerer Dauer des Aufstands ihre eigenen Gemeinden sich ein Beispiel daran nähmen. Durch Belagerung und wirksames Geschützfeuer zwangen sie am 19. August 1425 Halberstadt zur Unterwerfung und stellten die alten Zustände dort wieder her. Als aber der Bischof die Unterwerfung der Stadt ausnutzen wollte, um seine Obergewalt über sie zu verstärken und auch finanziell den Sieg auszunutzen, traten sofort Magdeburg und Braunschweig schützend für die wiedergewonnene Genossin ein. Er mußte seine Absichten fallen lassen.[2])

Unter dem Eindruck dieses Aufstands nahmen die sächsischen Städte in ihr Bündnis 1426 die Bestimmung auf, daß sie, wenn erforderlich, mit Gewalt für die Beilegung von Aufruhr in einer Bundesstadt sorgen wollten.[3]) Und ihr Einfluß war es, der die Aufnahme dieser Bestimmung auch in die hansische Tohopesate 1443 bewirkte.[4])

Nachdrücklich und erfolgreich griffen sie schon im folgenden Jahr in die inneren Verhältnisse Halles ein, um eine gefährliche Bewegung der Gemeinde gegen die Alleinherrschaft der Pfänner, des dortigen Patriziats, sowie eine Ausnutzung dieser Wirren durch den erzbischöflichen Stadtherrn zu verhindern. Klug und vorsichtig machten sie nicht starr das hansische Prinzip geltend, sie wirkten vielmehr mit, daß die Pfänner auf die Alleinherrschaft verzichteten und daß den Ämtern und den Gemeinden ein fest umschriebenes Maß politischen Einflusses eingeräumt wurde.[5]) Auch die wendischen Städte verlangten nicht, als sie endlich 1439 Rostock den letzten Rückhalt entzogen und die Stadt zur Unterwerfung genötigt hatten, die sofortige und vollständige Reorganisation des alten Rats.[6]) Energisch aber griff die Hanse auf ihr Statut

---

[1]) Städtechron. 28 S. 189, HR. 1. VII n. 645, 682, Hans. UB. VI n. 585, S. 325 Anm. 1.

[2]) Städtechron. 28 S. 194f.

[3]) Hans. UB. VI n. 624 § 5.

[4]) HR. 2. III n. 68.

[5]) Vgl. G. Hertzberg, Der Entwicklungsgang Halles, i. Neuj. Bll., hg. von der hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 15, 1891.

[6]) Vgl. Lange, Rost. Verfassungskämpfe, i. Rost. Gymn. Progr. 1888, S. 24.

gegen Aufruhr 1447 zurück, als in Braunschweig der Rat eine Verschwörung zu seiner und der Reichen Ermordung 1446 entdeckt und durch die Ausweisung von etlichen 20 Rädelsführern aus der Stadt gestraft, diese aber die Hanse angerufen hatten.[1] Zugleich frischte sie damals auf der Versammlung zu Lübeck das Statut von 1418 gegen Aufruhr auf.[2]

Trotzdem brachten gerade die fünfziger Jahre eine große Zahl von Unruhen, die sich teils gegen den ganzen Rat, teils gegen einzelne besonders selbstherrliche Persönlichkeiten desselben richteten und größernteils offenbar in Zusammenhang standen. Goslar gegenüber erreichte die Hanse trotz neunjähriger Bemühungen nicht, daß der vertriebene Bürgermeister Heinrich van Alfeld in den Rat 1454 wieder aufgenommen wurde. Nur die Stadt sollte ihm nicht mehr verschlossen sein. Es war in erster Linie die Parteinahme zahlreicher sächsischer Städte für Goslar, die diesen Mißerfolg bewirkte, indem sie die Hanse an einem wirkungsvollen Eingreifen verhinderte.[3] Kurz zuvor hatte innere Parteiung auch in Münster zur Flucht verschiedener Ratsmitglieder geführt. Die Hanse nahm sich ihrer an, verlangte ihre Wiederaufnahme und drohte mit Verhansung. Da waren es Köln, Nymwegen, die süderseeischen und wohl auch westfälischen Städte, die sich zwischen die Hanse und die nahe mit ihnen verbundene Stadt stellten. Auch das Eingreifen Kaiser Friedrichs 1456, der sich auf den Boden des hansischen Verlangens stellte,[4] nützte nichts. Daß die Vertriebenen 1458 wenigstens die Wiederzulassung in ihren Besitz erreichten, hing mit politischen Verhältnissen, dem Ausgang der münsterischen Stiftsfehde, zusammen.[5]

Noch während dieser Unruhen war es im November 1454 in Lüneburg zu einem gänzlichen Umsturze des starr aristokratischen Regiments durch die Gemeinde gekommen. Die große Schuldenlast

---

[1]) HR. 2. IV S. 156 u. die Anm., Städtechron. 16 S. XXXVIII ff., HR. 2. III n. 288 § 9, 12, 13, vgl. n. 548, 549 § 1, VII S. 833.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 12, 42, 50.

[3]) HR. 2. IV S. 228, n. 307, 309, zahlr. Mat. zuvor i. Bd. III u. IV, vgl. i. allgem. Hölscher i. Ztschr. d. Harzvereins 29 S. 16 ff.

[4]) Hans. UB. VIII n. 516.

[5]) Vgl. im allgem. HR. 2. IV S. 146 u. später das. zahlr. Mat., Hans. UB. VIII n. 301, 327, S. 333 Anm. 2, Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publ. a. d. Preuß. Staatsarch. 42 S. 93* ff., 102* ff.

und der daraus folgende Streit der Stadt mit den geistlichen Korporationen, die im Besitz der Salinenpfannen waren, hatten den unmittelbaren Anlaß zur Katastrophe gegeben.[1]) Aber auch dem neuen Regiment gelang es nicht, der Verlegenheiten Herr zu werden. Die Hanse und der Kaiser traten für die inzwischen geflohenen Mitglieder des alten Rats ein. Lübeck und Hamburg begannen mit Lüneburg Verhandlungen wegen der Herstellung der alten Ordnung. Aber erst als der neue Rat Hilfe bei den Braunschweiger Herzögen suchte und die wirklichen Herren der Stadt, Friedrich und Bernhard, dadurch zum Handeln nötigte, verlor er das Vertrauen der Bürgerschaft. Und nun fanden die Herzöge und die Hansestädte vereinigt keine erheblichen Schwierigkeiten mehr und konnten im November 1456 den alten Rat in Lüneburg wieder in seine Macht einsetzen. Die Gemeinde leistete ihm und der Stadt einen Treuschwur.[2])

Sehr vorsichtig aus Gründen der Ostseepolitik der Hanse war das Auftreten der wendischen Städte gegen Stralsund, als das Haupt des dortigen Rats, der begabte, aber eigenwillige Bürgermeister Otto Voge, 1453 von der Bürgerschaft zur Räumung der Stadt genötigt war. Greifswald ahmte 1457 durch die Vertreibung seines bedeutendsten Mannes, Heinrich Rubenows, das von Stralsund gegebene Beispiel nach. Beide konnten, Rubenow noch im selben Jahr, Voge 1458, in ihre Stadt und Würde zurückkehren. Auch zu der Terrorisierung des Rats in Hamburg durch die Gemeinde 1458, die ihm vier ihrer Angehörigen als Mitglieder aufdrängte und die Verbriefung verschiedener Freiheiten und Rechte durchsetzte, nahm die Hanse nicht Stellung.[3]) Und als Bremen 1464, aufgehetzt von Graf Gerd von Oldenburg, seinen Rat vergewaltigte, begnügte sie sich mit der Erklärung der Gemeinde, daß sie die Sache allein schlichten werde.[4]) Dagegen zwangen die wendischen Städte mit Hilfe des Dänenkönigs 1467 Wismar, den 1463 geflohenen Bürgermeister Peter Langejohann wieder aufzunehmen.[5]) Eine abermalige

---

[1]) Vgl. Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 202, HR. 2. IV n. 476.

[2]) HR. 2. IV S. 338f., n. 476, 477, Lüb. UB. IX n. 392. Oben S. 490, 520.

[3]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 211 f., v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 427.

[4]) Dies geschah ein Jahr später, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 347ff., HR. 2. V n. 600, 605.

[5]) Das Eingreifen der livländischen Städte in einen inneren Konflikt in Fellin 1460, um einer Einmischung der Landesherrschaft vorzubeugen, vgl.

Bekräftigung der Statuten gegen Aufruhr brachte der große Hansetag 1470.[1])

Der Gedanke des Schutzes der hergebrachten Verfassungen ihrer Mitglieder zeigt dieselbe Tendenz, welche die Politik der Hanse auch auf den anderen Gebieten leitete. Sie huldigte auch hier der Anschauung, daß das Bestehende unter den vorliegenden Verhältnissen das Bestmögliche und darum zu schützen sei. Und es kann wohl nicht geleugnet werden, daß für diesen Zeitraum des 15. Jahrhunderts ihre Politik, die in den Statuten von 1418 den ersten allgemeinen Ausdruck fand, erfolgreich gewesen ist, auch wenn sie keineswegs immer auf starre Durchführung des darin ausgesprochenen Prinzips dringen wollte oder konnte.

Die führenden Männer und Kreise der Hanse. Schluß.

Es war keine geschlossene Gruppe, der in den niederdeutschen Städten mit aristokratischen Verfassungen die Räte angehörten. Die führende Rolle, die eine mehr oder minder große Anzahl von Familien innerhalb der Hansestädte spielte, beruhte auf ihrem Vermögen. Handel war die Grundlage desselben gewesen, in großem Grund- und Rentenbesitz, in Fortführung eines bedeutenden Handels machte es sich sozial und politisch auch später geltend. Wer zu Vermögen gelangte, trat dadurch dieser Gruppe bei, wer sein Vermögen einbüßte, schied aus ihr wieder aus.[2]) Sie stellte die Leiter der Städte, teils weil der Besitz ihren Mitgliedern die Muße gewährte, ihre Kräfte öffentlichen Ämtern widmen zu können, teils weil gerade dieser ihr Interesse an dem Wohl und Wehe ihrer Heimat besonders groß machte. In verschiedenen Hansestädten

HR. 2. IV n. 763, der sächsischen Städte 1461 in einen Zwiespalt zwischen Rat, Innungen und Gemeinde in Magdeburg vgl. HR. 2. V n. 181, vgl. S. 102f.

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 41.

[2]) Vgl. f. Lübeck Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 93ff., f. Köln Lau, Das köln. Patriziat bis 1396, i. Westd. Ztschr. 14 S. 327ff., ders., Verfass. u. Verwalt. der St. Köln S. 122ff., vgl. überhaupt v. Below, Artikel Bürger, Bürgertum i. Handwörterbuch der Staatswiss. II.

allerdings war es der Besitz eines besonders wichtigen Naturguts, der seine Inhaber zur einflußreichsten Gruppe machte, so in Lüneburg die Sülfmeister, die die Salzpfannen dort besaßen oder von den auswärtigen Inhabern derselben in Pacht hatten, so die Pfänner in Halle a. S., die Sülzherren in Kolberg, die Waldleute in Goslar, die Betrieb und Nutzung des Waldes und Bergbaues von der königlichen Pfalz gepachtet hatten. Die finanziellen Verbindungen mit dem umwohnenden Landadel zogen in zahlreichen städtischen Familien im 15. Jahrhundert ein Streben nach der Ritterwürde nach sich. Manche Familien gingen in den Landadel über und ihrer Stadt verloren.

Noch im Ausgang des 14. Jahrhunderts war die Exklusivität innerhalb der führenden Familien der Städte[1]) nicht groß, wenngleich ein besonderes Standesbewußtsein sie bereits umschloß und untereinander auch von Stadt zu Stadt verband. Die demokratischen Bewegungen aber gaben damals vielfach den Anstoß zur Ausbildung eines schärfern und abschließendern Standesbewußtseins bei ihnen. Ein genossenschaftlicher Zusammenschluß unter den ersten, den reichen Familien, den Geschlechtern, erfolgte vielerorten, aristokratische Gesellschaften wurden gebildet. Die reiche Jugend namentlich führte in dieser Richtung das Wort und vertrat die neuen Tendenzen zum Teil in herausfordernder Weise gegenüber der andern Bürgerschaft. Die eigentlichen Politiker, die Räte selbst, aber blieben vorerst noch den neuen Gesellschaften überwiegend fern. So entstand nach dem Aufruhr, der 1330 in Bremen den Handwerkern den Zugang zum Rat für etliche Zeit öffnete, die Gesellschaft der sogenannten Kasalbrüder, die im Hause der Familie van Gropelingke tagte, aber durch herausforderndes und gewalttätiges Auftreten 1349 ihre Unterdrückung durch die Bürgerschaft heraufbeschwor.[2]) In Braunschweig traten, nach Beilegung des blutigen Aufruhrs, gegen 60 Mitglieder der vornehmsten Familien 1384 zur Gesellschaft der sogenannten Lilienvente zusammen, zum Schutz der gemeinschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder innerhalb und

[1]) Über Ehrenvorzüge der Räte, auch der Geschlechter überhaupt, an der Kleidung, das Recht zum Tragen von Gold und Pelzwerk an derselben vgl. Wehrmann, Das lübische Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 118, Fock, Rügensch-pommersche Gesch. III S. 245, Hegel i. Städtechron. 14 S. CXLIIIf., Töppen, Akten, IV n. 369.

[2]) v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 195f.

außerhalb der Mauern.[1] In Lübeck war das Ergebnis der ersten inneren Unruhen die Gründung der Gesellschaft der Zirkelbrüder in den siebziger Jahren. Ein Verzeichnis von 69 ihrer Mitglieder aus dem Jahre 1377 zeigt, daß sie den landsässigen und den reichen kaufmännischen Geschlechtern angehörten.[2] In Danzig entstand im 14. Jahrhundert die St. Georgsbrüderschaft als Vereinigung der vornehmsten Familien, noch in diesem aber mußte sie den Kaufleuten und Schiffern Aufnahme in ihr Gesellschaftshaus, den Artushof, gewähren, nahm aber ihnen gegenüber auch später darin eine exklusive Stellung ein.[3] Heinrich Vorrath und Albert Dodorp befanden sich 1410 in ihrem Vorstand. In Thorn ging aus der Vereinigung der beiden älteren Gesellschaften, der Georgsbrüderschaft und der Kornhändler, 1385 eine die ganze reiche und angesehene Bevölkerung umfassende hervor.[4] In Riga war die Gesellschaft der Schwarzenhäupter, die zum erstenmal 1413 erwähnt wird, zu der Kaufleute, Goldschmiede, Schiffer, andere aber nicht gehören durften, wohl eine entsprechende Bildung. In Lüneburg erfolgte erst nach dem Aufstande 1456 die Stiftung der Theodorigilde. Die Zahl ihrer Mitglieder sollte auf 40 beschränkt sein. Als Stifter und Mitglieder erscheinen u.a. die vier Bürgermeister und neun Ratsherren. Eine ihrer ersten Aufgaben war die Ehrung des im Aufruhr 1454 von der Gemeinde umgebrachten Bürgermeisters Johann Springintgut. Doch war sie anscheinend nicht die erste derartige Gründung, da sie auch als nova societas domicellorum bezeichnet wird.[5]

Die zunehmende Absonderung der sozial und politisch herrschenden Schicht führte dann allmählich dahin, daß der Zugang zu ihr schwieriger wurde, ein Patriziat begann sich auszubilden, dessen Angehörige ganz überwiegend die öffentlichen Ämter verwalteten. Auch eine auffallende Betonung rittermäßiger Formen ging mit

---

[1] Dürre, Gesch. der St. Braunschweig, S. 173f.

[2] Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 106f. Vgl. über Rostock u. Wismar Lisch, Das rost. Patriziat, i. Meckl. Jbb. 11 S. 169ff., Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XXIIIf.

[3] Das Recht zum Besuch des Hofs war an den Besitz eines Mindestvermögens geknüpft; Handwerker, kleine Krämer, Bierschänker u. a. waren überhaupt ausgeschlossen, Simson, Artushof, S. 19f. Script. rer. Prussic. IV S. 350f.

[4] Hirsch, Über den Ursprung der preuß. Artushöfe, i. Ztschr. f. preuß. Gesch. u. Landeskunde I S. 25.

[5] Hegel, Städte u. Gilden, II S. 428ff., Bodemann i. Ztschr. d. hist. Vereins f. Nieders. 1882 S. 74f.

dieser Entwicklung Hand in Hand und kam in der selbstgewählten Bezeichnung Junker zum Ausdruck. Diese war schon 1383 in den wendischen Städten die offizielle.[1]) Ritter waren sie nicht, und wurden es einzelne, so brauchte sie das nicht an der Fortsetzung des kaufmännischen Berufs zu hindern. Denn eine Standesgleichheit zwischen der Landesritterschaft und den ritterbürtigen Stadtgeschlechtern gab es nicht. Jedoch erst unter dem Einfluß des inzwischen stark gewachsenen Exklusivitätsgefühls beim Adel und Fürstentum wurde es in den Turnierordnungen, so 1479 und später, ausgesprochen, daß, wer Handel treibt, Städtebürger ist, Bürgerpflichten in einer Stadt leistet, auch wenn er Edelmann ist, zu Turnieren nicht zugelassen werden darf.[2])

Welche Forderungen an die Regierenden der Städte zu stellen seien, hat Dr. Heinrich Rubenow, selbst Bürgermeister seiner Vaterstadt Greifswald, in seinen Statuten der Greifswalder Verfassung vorgeschrieben. Die Wahl für die Stadtämter soll sich richten zunächst nach der geistigen Begabung, dann nach dem Wohlstande, denn der Vermögende könne das gemeine Gut uneigennütziger verwalten, dann nach der Zugehörigkeit zu den Geschlechtern, denn ein Mitglied dieser werde in seiner Amtsführung durch die Erinnerung an seine Vorfahren, die einst die Stadt gut verwaltet hätten, geleitet werden.[3])

Von den Männern, die als Leiter und Diplomaten ihrer Städte und der Hanse während des behandelten Zeitraums sich große Verdienste erworben haben, wissen wir meist kaum mehr als die Namen; von ihren Schicksalen, Einzelheiten ihres Privatlebens verlautet so gut wie nichts.

Den Männern der ersten Generation haftet natürlich die größte Ehrwürdigkeit an. Das waren etwa Jakob Pleskow in Lübeck und sein jüngerer Genosse seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts

---

[1]) vgl. Koppmann, Geleitung einer Patriziertochter zu ihrer Verehelichung von Lübeck nach Stralsund, i. Mitt. d. V. f. lüb. Gesch. 9 S. 15: Dominae et domicelli lubecenses. Strals. Chron. I S. 164. In späterer Zeit kam es wohl öfter vor, daß die Söhne solcher Familien zur Erlernung höfischer und ritterlicher Sitte an Fürstenhöfe geschickt wurden, vgl. Günther i. Mitt. d. westpreuß. Gesch.-V. III S. 30.

[2]) Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 121 ff. gegen v. Maurer, Städteverfassung, II S. 737 f.

[3]) Pyl, Pomm. Gesch. Denkm. III S. 47.

Heinrich Westhof, im selben Verhältnis zueinander in Rostock Arnold Kröpelin und Johann van der Aa, in Wismar Peter Stromekendorp und Marquard Bantzekow, in Stralsund Bertram Wulflam und sein Sohn Wulf, in Hamburg Bertram Horborch, sodann Johann Hoyer und Christian Militis, in Lüneburg der hochangesehene Dietrich Springintgut, in Elbing Hartwich Beteke und Heinrich Damerow, in Thorn Johann Kordelitz, sodann Heinrich Hetvelt und Albert Russe, in Danzig Tidemann Huxer, Arnold Hecht und dazu im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts Konrad Letzkau, in Braunschweig Hermann van Vechelde.[1])

Die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts, Zeiten schwerer innerer Stürme in wichtigen Gemeinwesen der Hanse und sehr schwerer Aufgaben des Bundeslebens selbst, sahen in Lübeck, alle hansischen Politiker seiner Zeit weit überragend, Jordan Pleskow am Ruder, der 1389 in den Rat gewählt war.[2]) Neben ihm und nach seinem Tode im Jahre 1425 war an der Spitze des lübischen Staatswesens und der Hanse tätig bis 1440 Heinrich Rapesulver, dessen Familie zuvor im Rat noch nicht vertreten war.[3]) In Stralsund wirkten gleichzeitig Simon van Urden, Mitglied einer vornehmen lübischen Familie und von Lübeck dorthin übergesiedelt,[4]) dann Kord Bischof, in Wismar Johann Bantzekow, in Rostock in langer Tätigkeit Johann Odbrecht, in Hamburg Meinhard Buxtehude und Heinrich Hoyer, in Lüneburg Heinrich Viskule durch lange Jahre hin, allen andern gleichzeitigen Politikern seiner Vaterstadt an Ansehen weit überlegen bis an seinen Tod im 80. Lebensjahre 1438.[5]) In Elbing ragten hervor Liffard van Hervorde, in Danzig nach der Hinrichtung von Hecht und Letzkau Johann Hamer, in den dreißiger Jahren Heinrich Vorrath, der seit 1426 im Rat, seit 1433 Bürgermeister war, 1443 starb,[6]) gleichzeitig neben ihm Heinrich Buck, der von Hause aus Schiffer war, und Berthold

[1]) Über ihn vgl. Hänselmann i. Städtechron. VI S. 125 Anm. 5, 128f.

[2]) Vgl. besonders Band I S. 224f., Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 302f.

[3]) Vgl. Hoffmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 236ff.

[4]) Vgl. Brehmer, Verzeichnis der Mitgl. der Zirkelkomp., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 400.

[5]) Leibniz, Script. rer. Brunsvicens. III S. 201.

[6]) Über ihn Reibstein, Heinrich Vorrath, Diss., auch Script. rer. Pruss. IV S. 318ff.

Buramer, ein Kaufmann von ungewöhnlich weitreichenden und bedeutenden Handelsverbindungen im Norden und in England.

Die Zeit der vierziger bis siebziger Jahre, die für die Hanse vornehmlich charakterisiert ist durch die Lösung der großen Aufgaben im Westen ihres Handelsgebiets, für die preußischen Städte durch die inneren territorialen Kämpfe, zeigt abermals eine Reihe besonders hervorragender und führender Persönlichkeiten, von denen die eine oder andere auch bereits durch eine reichere Einzelüberlieferung in manchen Richtungen plastischer wird. In Danzig waren auch in den hansischen Angelegenheiten tätige und verdienstvolle Männer Johann Meideburg und Reinhold Niederhoff, in den sechziger und siebziger Jahren sodann Bernd Pawest, eine von jenen Naturen, die in den Sorgen ihres Amts sich aufrieben, in Thorn Tidemann vom Wege, dessen große Begabung jedoch aufging in den inneren Aufgaben und Kämpfen des Heimatlandes. In Köln übertraf Dr. Johann Frunt die anderen Mitglieder des Rats als Politiker. Für die früheren Jahre verdienen daneben Erwähnung Everd Hardevust, dann Godert van dem Wasservass, für die letzte Zeit Heinrich Sudermann. Im Kreise des Dortmunder Rats war die weiseste und geachtetste Persönlichkeit, wenngleich in hansische Angelegenheiten wenig erkennbar eingreifend, Andreas Klepping aus alter Dortmunder Patrizierfamilie.[1]) In Bremen überragte der Bürgermeister Hermann van Gropelingke seine Ratsgenossen. Hamburg hatte in Detlef Bremer und Heinrich Lopow, später in Dr. Heinrich Murmester, der 1481 starb, vielgenannte und tüchtige Vertreter. Namentlich letzterer gewann auch in der Hanse in den letzten Jahren dieses Zeitraums große Bedeutung und Wertschätzung. In Lüneburg taten sich Johann Springintgut, in Wismar Peter Langejohann hervor. Der Ruhm Greifswalds war sein Bürgermeister Dr. Heinrich Rubenow, der Stifter seiner Universität, zugleich der einzige, soweit mir bekannt, von dem ein Bild sich erhalten hat. Geboren um 1400, kam er nach vollendeten Studien 1442 in den Rat seiner Vaterstadt, ward 1450 Bürgermeister und wurde am 31. Dezember 1462 über der Arbeit in der Ratsschreibstube ermordet.[2]) In Stralsund ragte der

[1]) Von 1435 bis 1464 mit wenigen Ausnahmen im Rat, Städtechron. 20 S. 144 u. Anm. 1.

[2]) Fock, Rügensch-pomm. Gesch., IV S. 187 ff., Pyl, Pomm. Gesch. Denkm. III, das. auch eine Wiedergabe seines Bildes u. S. 88 die Beschreibung seines Aussehens: sehr kühn geschwungene Augenbrauen, tiefe Falten zwischen beiden

selbstherrliche, temperamentvolle und begabte Otto Voge, geboren um 1400, seit 1432 im Rat, seit 1443 Bürgermeister, wie es auch sein Vater gewesen, gestorben 1475, weit über alle Ratsgenossen hervor.[1])

Die Hauptvertreter der Politik Lübecks und somit der Hanse waren in den vierziger und fünfziger Jahren die Bürgermeister Wilhelm van Calwen († 1465) und Johann Lüneburg († 1461),[2]) darnach alle durchaus in den Schatten stellend Heinrich Castorp, gebürtig aus der Gegend von Dortmund, westfälischen Ursprungs wie so viele bedeutende Familien Lübecks. Wie die Mehrzahl seiner Ratsgenossen war er Kaufmann, er trieb einen ausgedehnten Handel zwischen Flandern und Livland und mit dem märkischen Nachbarlande. Er war wahrscheinlich identisch mit dem 1447 bis 1450 in einer schweren Zeit der hansisch-flandrischen Beziehungen wiederholt genannten Ältermann des Kontors zu Brügge. 1452 wurde er in den Rat Lübecks gewählt, 1462 war er Bürgermeister und seitdem der eigentliche Leiter der hansischen Politik († 1488).[3]) Er hatte ein gutes Gedächtnis, eine große Rednergabe, wußte würdig zu repräsentieren, kannte den Wert der Verhandlung und schätzte den dadurch gewonnenen Erfolg höher als den durch Krieg erzwungenen, wählte jedenfalls den letzteren Ausweg nur, wenn er zuvor alle Kunst der Verhandlung und des Abwartens erschöpft hatte. Aber er hatte auch große literarische Interessen, wie aus seinem Briefwechsel und Schriftenaustausch mit dem gewandten Sekretär des Brügger Kontors, Goswin van Coesfeld, hervorgeht.[4]) Er war selbst der Verfasser einer Chronik, hatte weite historische Interessen, wie sie dem Leiter eines Staatswesens und Städtebundes, der aus der Vergangenheit für die Gegenwart und Zukunft lernen möchte, gut anstehen. Ihm zur Seite, als geschickter Helfer in den Verhandlungen von ihm selbst gerühmt, stand Dr. Johann Osthusen.

Der letztgenannte Name führt auf eine andere Gruppe von Persönlichkeiten in der städtischen Verwaltung wie in der hansischen

---

und auf der Stirn, sodaß insgesamt großer Ernst und strenger harter Sinn aus dem übrigens schön gebauten Kopf sprechen.

[1]) Fock, a. a. O. IV S. 154ff., 195f.

[2]) Vgl. Brehmer, Verzeichnis der Mitgl. der Zirkelkomp., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 408, 412.

[3]) Vgl. Brehmer a. a. O., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 416f.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 117, 594.

Politik, auf die Stadtschreiber und Syndici. Die Verdienste der Stadtschreiber sind mannigfach.[1]) Die Hauptseite ihres Amts aber war ihre politische Wirksamkeit.[2]) Ihr Amt entstand in den Städten im Zusammenhang mit der zunehmenden Menge der Schreibgeschäfte derselben; es wurde vom Rat besetzt und war z. B. in Lübeck, Hamburg, Stralsund von lebenslänglicher Dauer. Noch bis ins 15. Jahrhundert waren die Stadtschreiber vielfach Geistliche mit juristischer Bildung und dadurch auch Rechtsbeistände ihrer Städte. Die Verallgemeinerung gelehrter Bildung im 15. Jahrhundert trug dann mit dazu bei, daß das geistliche Element unter den Stadtschreibern mehr und mehr zurücktrat.[3]) Andererseits wurde die juristische Seite ihres Amts, namentlich in den großen Städten, vielfach abgezweigt und selbständig weiterentwickelt. In Köln dienten als juristische Beiräte die sogenannten geschworenen Räte, vielfach Rechtslehrer der dortigen Universität, ebenso in Greifswald.[4]) Doch hießen diese hier wie in den wendischen und sächsischen Städten überhaupt Syndici. Ihre Aufgabe war die juristische Vertretung ihrer Städte in geistlichen und weltlichen Rechtsstreitigkeiten. Es war natürlich, daß auch sie in engem Zusammenhang mit der Kanzlei der Städte blieben.

Stadtschreiber gab es in großen Städten mehrere, die unter einander an Rang verschieden waren, deren erster, der oberste Schreiber, auch Protonotar hieß. Sie kannten als Vorsteher der städtischen Kanzlei, des Mittelpunktes der städtischen Verwaltung, am besten die politischen Traditionen und die Aufgaben der Stadtpolitik und -verwaltung, waren deshalb die zuverlässigsten Berater des Rats in allen derartigen Fragen. Sie besorgten und überwachten den Briefverkehr, verwalteten das städtische Archiv, führten die

---

[1]) U. a. auch die Sammlung, Verbesserung, Aufbewahrung der Rechte ihrer Städte, Abfassung von Stadtchroniken usw.

[2]) W. Stein, Deutsche Stadtschreiber i. Mittelalter, i. Beitr. z. Gesch. Kölns u. der Rheinlande 1895 S. 27 ff., dazu v. Maurer, Städteverfassung III S. 236 ff., Pauli, Lüb. Zustände, I S. 96, Lappenberg i. Einleit. z. Tratzigers Chronika S. XI ff., Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. d. St. Köln I S. CXVIII ff., Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. CV f., III S. CXXXVIII f., Reinecke i. Lüneburgs ält. Stadtbuch, Einleit. S. XV ff., Bruns, Die lüb. Stadtschreiber, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 45 ff.

[3]) In Köln erst 1455, Emund von Eilsich der erste weltliche Protonotar, Stein, Stadtschreiber a. a. O. S. 69.

[4]) Kaufmann, Gesch. d. deutsch Universitäten, II S. 29.

Rechnungen der Stadt, hatten genaueste Einsicht in schlechthin alle Angelegenheiten derselben. Nur moralisch hochstehende Persönlichkeiten konnten zu einem solchen Amt verwendet werden. Daß sie an den Ratssitzungen teilnahmen, war selbstverständlich. Auch zu den hansischen Tagfahrten wurden sie in Begleitung ihrer Räte zugelassen.[1] Ihre Kenntnisse brachten es mit sich, daß sie, wie dann auch die Syndici, mit Vorliebe zu diplomatischen Missionen nach auswärts verwandt wurden.[2]

Unter den kölnischen Kanzleibeamten war der hervorragendste der unermüdliche Dr. Johann Frunt, von 1442 bis 1448 Protonotar, dann geschworener Rat seiner Stadt bis an seinen Tod 1465.[3] In Danzig trat in diplomatischen Missionen in den zwanziger bis vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts hervor der Stadtschreiber Nikolaus Wrecht, der zugleich Kaufmann war.[4] Am meisten erscheinen natürlich die Stadtschreiber Lübecks bei den hansischen Angelegenheiten beteiligt, meist studierte Leute mit Magisterrang. Von ihnen wurde Johann Hertze, der 1436 Stadtschreiber ward, 1460 in den Rat gewählt, ein anderer, Dietrich Sukow 1432 zum Syndikus ernannt. Der Tätigkeit Johann Brachts in Preußen 1463 und 1464, um eine Friedensvermittlung in die Wege zu leiten, ist seinerzeit gedacht worden.[5] Er starb 1487 nach 35jähriger Amtsführung.[6] Von den Syndici Lübecks begegnen in vielseitigen Geschäften und häufigen Reisen namentlich in Angelegenheiten der Stadt an den kaiserlichen und päpstlichen Hof usw., aber auch in der Teilnahme an hansischen Verhandlungen Dr. Dietrich Sukow 1432 bis 1441, der Domdekan, nachmalige Bischof von Lübeck, Arnold Westfal 1441 bis 1447, Dr. Arnold von Bremen 1447 bis 1457, Simon Batz 1457 bis 1464 und dann der gewandte Dr. Johann Osthusen, der in den hansischen Verhandlungen der späteren sechziger und siebziger Jahre mit den Westmächten eine wichtige Rolle

[1]) Vgl. oben S. 321.

[2]) Vgl. den Vertrag des lüb. Syndikus Simon Batz 1457 mit dem Rat, wonach er bei im Dienst der Stadt ihn betreffender Dienstunfähigkeit lebenslänglich sein volles Gehalt als Pension behalten sollte, Lüb. UB. IX n. 553.

[3]) Diemar, Johann Frunt v. Köln als Protonotar, i. Beitr. z. Geschichte Kölns u. der Rheinlande S. 71 ff.

[4]) HR. 2. I n. 381 § 83.

[5]) Vgl. oben S. 187.

[6]) Vgl. Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 45 ff.

in der Abfassung der diplomatischen Noten, Streitschriften usw. spielte. Auch auf die Reichstage wurden die Syndici von den Hansestädten als ihre Vertreter entsandt.[1])

Es waren viele treffliche Männer unter allen denen, die in diesem mehr als hundertjährigen Zeitraum ihrem Gemeinwesen und der Hanse gedient haben. Pflicht war es, ihre Kräfte, auch ihr Vermögen für das Beste der Stadt einzusetzen. Für Mehrung ihrer Habe konnten sie nicht sorgen, einen Verfall ihres Vermögens nicht hindern. Weib und Kind mußten sie verlassen, um mühevolle, gefährliche, oft langwierige Gesandtschaftsreisen und andere Aufträge zur See und zu Lande auszuführen. Rührend klingt dann gelegentlich wohl die Klage des einen oder anderen, daß er bei seiner Heimkehr das Nest kalt gefunden habe, daß er ein kranker oder in seiner Körperkraft gebrochener Mann geworden sei im Dienst der Stadt. Der Stadt Bestes ging vor. Verdächtigungen und üble Nachrede durften den, der sich der Arbeit für das gemeine Wohl widmete, nicht kümmern, wenn der Erfolg den von der Bürgerschaft gehegten Erwartungen nicht entsprach. Materiellen Lohn fand ihre Tätigkeit nicht. Allerdings gewährte die Ratsmitgliedschaft soziale Vorzüge und Ehren. Herrschsüchtige Naturen mochten durch die Freude an der Macht hinweggehoben werden über die Kehrseiten des Berufs. Die Auffassung der großen Mehrzahl der Räte aber wurde wohl weder durch das eine noch durch das andere bestimmt, sie dienten ihrer Stadt, weil es Pflicht war, der Heimat sich nicht zu entziehen. Wer es ernst meinte mit deren Wohl und mit dem der größeren Gesamtheit, der seine Stadt als Genossin angehörte, konnte sich trösten, wenn er den Gottesdienst und sein Seelenheil weniger eifrig wahrnahm, als der allgemeine Brauch war. Sein bester Lohn für die Sorgen, Mühen, Gefahren seines verantwortungsvollen Amts und den oft geringen Dank, den es ihm brachte, mußte in dem Bewußtsein liegen, es treu verwaltet und nach seinen Kräften Schäden vom gemeinen Wohl abgewandt zu haben. Ein tiefer sittlicher Ernst beherrschte die große Mehrzahl dieser Männer und ihr Tun.[2]) Sie wirkten durch ihr Beispiel auf die Mitbürger. Ihr Geist und derjenige der Menge, aus der sie

---

[1]) So vgl. HR. 2. VI n. 462 § 13, 533.

[2]) Vgl. auch Hänselmann i. Städtechron. VI S. 128f., Schäfer, Hansestädte, S. 570, 574f., ders., Die Hanse u. ihre Handelspolitik, S. 14ff.

hervorgingen, bedingten sich gegenseitig. Ein gerader, tüchtiger Sinn zeichnete beide aus.

Noch in zwei Richtungen kommt das Verhältnis zwischen den Regierenden und den Regierten in den Städten zu charakteristischem Ausdruck. Die Schützenfeste der mittelalterlichen Städte dienten in erster Linie dazu, Fertigkeiten in der Handhabung der Armbrust, der wichtigsten Waffe des Bürgers, zu erzeugen. Der Wunsch der Städte, eine schlagfertige, sichere Kerntruppe für die Handhabung dieser Waffe zu besitzen, dürfte wesentlich für die Entstehung von Schützengesellschaften, die außer den militärischen auch soziale und religiöse Zwecke pflegten, von Einfluß gewesen sein. Der Schießgarten, der Doel, befand sich bei der Stadtmauer. Das Symbol war der buntfarbige Papagei, der sich im ganzen übrigen Deutschland als Schützenvogel nicht findet. Die Bezeichnung war durchweg von den Niederlanden durch Niederdeutschland bis Livland, also im ganzen hansischen Gebiet, Papagoiengesellschaften. Ihre Entstehung fällt durchaus in den Rahmen des behandelten Zeitraums. Ihre Veranstaltung war das jährliche Papagoienschießen, dessen Zeitpunkt aber keineswegs überall mit dem Frühlingsfest zusammenfiel.[1])

In Dortmund, wo die Schützengesellschaft 1378 ihre Ordnung erhielt, begegnen unter den jährlich verzeichneten Vorstandsmitgliedern stets auch Namen von Geschlechtern.[2]) In Wismar war der Anteil der Ämter an der Schützengesellschaft vor 1379 stark gewesen. Im Zusammenhang mit den demokratischen Bewegungen wurde damals vom Rat das Ausscheiden der Ämter daraus veranlaßt, so daß nur Kaufleute und Geschlechter darin blieben, die

---

[1]) Nachrichten über sie ungemein zahlreich, teilw. schon aus d. 14. Jh. In den niederl. Städten reicht ihre Existenz teilw. schon in die ersten Zeiten desselben zurück, vgl. van Asch van Wijk, De Schutsgilden in Nederland, Berigten hist. Genootsch. te Utrecht II, Hofdijk, De oude schuttery in Nederland, Dumbar, Het kerkelijk en wereltlik Deventer I S. 37. — Vgl. Jacobs, Die Schützengilden u. das Papageienschießen, der S. XI ff. eine ausführliche Bibliographie über das Schützenwesen bis 1887 gibt. Vgl. dazu Gehrke, Danzigs Schützenbrüderschaften in alter und neuer Zeit 1895. Von i. allgem. geringem Wert u. fehlervoll ist Edelmann, Schützenwesen u. Schützenfeste der deutschen Städte vom 13. bis 18. Jh., 1890. Die Stiftung einer Schützenges. i. Aalborg 1441 erfolgte durch den Einfluß der dortigen Deutschen, denn unter den Vorstehern sollte immer auch ein Deutscher sein, Jacobs, a. a. O. S. 26.

[2]) Städtechron. 20 S. 220, 236 f. u. später.

sich nun eine Ordnung gaben.[1]) Auch in Rostock, wo ursprünglich Geschlechter und Gemeinde in der Schützengesellschaft vertreten waren, trat später eine Trennung ein, es entwickelte sich ein besonderes Junkerschießen.[2])

In Danzig, Thorn und Elbing waren die St. Georgsbrüderschaften der Junker zugleich die Veranstalter der Schießen schon im 14. Jahrhundert.[3]) Ebenso war es in Riga mit der 1416 gestifteten Schützengilde der Schwarzenhäupter, in deren Mitgliederverzeichnis von 1416 bis 1451 die Namen von 44 Ratsherren enthalten sind.[4]) Gleichwohl waren es Feste überall, an denen die ganze Stadtbevölkerung regsten Anteil nahm.

Eine immer weiter in dieser Zeit sich verbreitende Volksunterhaltung bildeten überdies dramatische Spiele, deren Stoffe mit Vorliebe der biblischen Geschichte, aber auch sonst allen möglichen Gebieten entnommen wurden. Wir wüßten von dieser Seite des Lebens, der Geistesbildung, des Geschmacks unserer hansischen Vorfahren wenig genug,[5]) wenn uns nicht ein Verzeichnis der von 1430 bis 1515 jährlich in Lübeck gespielten Stücke erhalten geblieben wäre. Es war die Zirkelgesellschaft, welche Abfassung und Aufführung dieser Fastnachtsstücke besorgte.[6]) Die Stoffe sind überraschend mannigfaltig, ihre Auswahl zeigt durchweg eine ernste Grundanschauung. In der Ausführung trat darum die von den Fastnachtsspielen so unzertrennliche Derbheit wahrscheinlich stark zurück. Neben den Stoffen aus der antiken, aber nur wenigen aus

---

[1]) Meckl. UB. 19 n. 11 162, 11 163. Einer der vornehmsten Aristokraten, der 1427 hingerichtete Johann Bantzekow, gehörte ihr an, vgl. Werkmanns Chron., Techen i. Meckl. Jbb. 55 S. 119.

[2]) Seit 1466 veranstaltete überdies die Landfahrer-Krämerkompagnie in Rostock jährlich ein Vogelschießen, und zwar im Anschluß an das Junkerschießen. Über jene vgl. oben S. 422 Anm. 1. Im allgem. Lisch i. Meckl. Jbb. 7 S. 204ff., der jedoch S. 206 Anm. 1 Junker unrichtig als Edelleute interpretiert, vgl. über den Begriff oben S. 521.

[3]) Vgl. Töppen, Elbinger Antiquit. S. 209, Simson, Artushof S. 60f., Gehrke a. a. O. S. 37ff.

[4]) Mettig, Das Schützengildenbuch der Schwarzenhäupter, i. Sitz. Ber. d. Ges. f. Gesch. u. Altert.-K. d. Ostseeprov. Rußlands 1885 S. 105.

[5]) Vgl. f. Dortmund 1497ff. u. d. Herzogtum Geldern 1398 Städtechron. 20 S. 364 u. Anm. 1, 368, über Utrecht 1418 Burman i. Utr. Jbb. I S. 221.

[6]) Vgl. d. Verzeichnis derselben: Wehrmann i. Jb. d. V. f. niederdeutsche Sprachforsch. 6 S. 3ff.

der biblischen, dann solchen aus der Nibelungen- und der karolingischen Sage herrschten hier weitaus diejenigen moralisierenden Charakters vor, z. B. „van der truwe unde warheyt, ene wolde vor de andere starven“, oder „wor frede, leve unde eendracht is, dar so is ene stadt wol vorwareth“, oder „wor walt is, dar is it recht ute“, oder „van overdaede der forsten unde heren“, oder „wo de lauwe van dem stole stot wart“ und zahlreiche andere. Die Tätigkeit im Zentrum der Hanse, in Lübeck, auf diesem Gebiete geistigen Schaffens kann sich durchaus messen mit derjenigen in Nürnberg, dem geistigen Mittelpunkt Oberdeutschlands. Sie weicht in ihrem Charakter, in der Auswahl ihrer Stoffe stark ab von der nürnbergischen, sie steht selbständig da.[1])

Und was für Lübeck in dieser Richtung gilt, darf wohl auch für andere Hansestädte angenommen werden. Diese Spiele zeigen uns eine Seite der damaligen Volksbildung. Das wesentliche aber ist, daß es die Leiter der Städte, so in Lübeck, so in Dortmund, waren, die durch das Drama zum Volke sprachen. Die menschlichen und insbesondere die bürgerlichen Tugenden wurden von ihnen darin gefeiert in ihrer heilsamen und fördernden Wirkung, die sie für den einzelnen wie für die städische Gemeinschaft entwickelten, deren Glied der einzelne war. Moralische Fehler und Verbrechen fanden Verurteilung und Strafe, die Auffassung des Adels von seiner Stellung, die Willkür der Fürsten wurde von ihnen mit scharfer Kritik gegeißelt.[2])

Auch in dieser Richtung offenbart es sich, daß die regierenden Geschlechter, das Patriziat, sich ihrer Aufgabe bewußt waren, mit ernstem Sinn über das Wohl des Gemeinwesens zu wachen. Aus dem Schatz ihrer Lebenserfahrung und Lebensbildung teilten sie auch im Gewand des Dramas der ihrer Fürsorge anvertrauten Bevölkerung mit, um auf sein Denken und Begehren erziehend, veredelnd einzuwirken.

Für die landläufige Bildung der Bürgerschaft sorgten die Kloster- und Domschulen oder die im Anschluß an die Pfarrkirchen begründeten Stadtschulen. Die Kontrolle des Unterrichtswesens, das ursprünglich in Händen der Geistlichkeit lag, suchten die Städte

---

[1]) Vgl. Walther i. Jb. d. V. f. niederdeutsche Sprachforsch. 6 S. 6ff.

[2]) Vgl. Walther a. a. O. S. 18f.

selbst im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts mit Erfolg in ihre Hand zu bekommen. Neues Leben und größerer Ernst aber wurde in den Volksunterricht gebracht durch Geerd Groote und seine Stiftung der Brüder vom gemeinsamen Leben in Deventer 1383. Von dort verbreiteten sich ihre Vereinigungen über die Niederlande, den Rhein hinauf nach Köln und über das nördliche Deutschland gegen Osten bis Rostock und Kulm. Auch sie gründeten Schulen, vervielfältigten Bücher auf Bestellung und gegen Geld, legten am Ende dieses Zeitraumes auch eigene Druckereien, in Rostock z. B. 1476, an,[1]) arbeiteten durch ihre klassischen Studien und ihre Schulen dem Humanismus vor und wurden dann von diesem beeinflußt. Der Bildungsstoff nahm im 15. Jahrhundert beträchtlich zu, Gelegenheit, ihn sich anzueignen, und Interesse daran gleichfalls.

Bereits in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts begannen einzelne Städte oder Persönlichkeiten im Norden Bibliotheken anzulegen. Die Städte sammelten zunächst Bücher juristischen, römischrechtlichen und kirchenrechtlichen Inhalts zur Orientierung ihrer Räte, Schreiber, Syndici bei Rechtsfragen.[2]) Seit den sechziger Jahren bewirkte dann die neue Buchdruckskunst zusammen mit humanistischen Einwirkungen wachsender Wertschätzung gelehrter Bildung und der Stätten solcher die Entstehung zum Teil recht umfangreicher Stadtbibliotheken. In Lübeck dürfte dies Streben auch durch die vielseitigen literarischen Interessen Heinrich Castorps gefördert worden sein.[3]) In Hamburg überwies der Rat dem Stadtarzt 1469 eine 40 Bände starke Sammlung von medizinischen Werken zur Benutzung, 1479 errichtete er in den oberen Räumen des Rathauses eine Bibliothek, die von dem Bürgermeister Dr. Murmester eine Reihe von Büchern, meist rechtswissenschaftlichen Inhalts, zum Geschenk erhielt und auch von anderer privater Seite mit Stiftungen bedacht und vom Rat durch Ankäufe, so aus Murmesters Nachlaß, vergrößert wurde.[4]) In Danzig machte der

---

[1]) Lisch i. Meckl. Jbb. 4 S. 37, i. allgem. Wattenbach, Schriftwesen des Mittelalters, 3. Aufl. S. 453f.

[2]) Vgl. d. Braunschweiger Sammlung von 1413 u. 1414 Städtechron. VI S. 195, 254.

[3]) Lübeck kaufte den literarischen Nachlaß seines Syndikus Simon Batz 1464 für 300 M. lüb., Wehrmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 271, vgl. auch Lüb. UB. X n. 596.

[4]) Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. III S. CXXXVII, LIX.

Ratsherr Johann Meideburg, aus alter patrizischer Familie, 1465 der 1413 von einem Pfarrer begründeten Bibliothek der Marienkirche eine große Stiftung an Büchern als Grundstock einer Stadtbibliothek.[1])

Auch die Gründung zahlreicher neuer Universitäten in Deutschland kam einerseits einem allgemeiner werdenden Bedürfnis nach besserer Bildung entgegen, erleichterte andererseits die Verbreitung der Bildung wesentlich. Bei Fürsten und Städten entstand ein Wetteifer, solche ins Leben zu rufen. Und die Hansestädte ragten in diesem Streben mehr hervor als ihre oberdeutschen Genossinnen. Noch im Beginn dieses Zeitraums war Deutschland ein universitätsloses Land gewesen. Die jungen Kanoniker mußten auswärts, namentlich in Paris, ihre kirchenrechtliche Bildung erwerben, während für das römische Recht die Universität zu Bologna die vornehmste Bildungsstätte war. Es war der Osten, der diesen geistigen Zentren am fernsten lag, wo die ersten Universitätsgründungen erfolgten: Prag 1348, Krakau 1364, Wien 1365 und 1384.[2]) Dann traten auch Mittel- und Westdeutschland in diese Bewegung ein. In Heidelberg 1386, in Erfurt 1392, in Würzburg 1402, in Leipzig 1409 wurden Universitäten errichtet. Sie waren fürstliche, mit Ausnahme der Erfurter, deren Patron die Stadt selbst war. Sie war später eine der besuchtesten, wurde auch von Lübeckern gern bezogen.[3])

Auch im hansischen Gebiet waren in dieser Zeit bereits mehrere Universitäten begründet worden. Zwar die zuerst 1386 geplante Errichtung einer solchen in Kulm kam weder damals noch im 15. Jahrhundert trotz aller Anträge und Mahnungen Kulms beim Orden zustande.[4]) Doch wurde in Köln, wo längst in den Stifts- und Klosterschulen reges geistiges Leben herrschte, 1389 nach dem Muster der Pariser Universität eine solche errichtet. Patron war

---

[1]) Steffenhagen i. Ztschr. f. Rechtsgesch. 10 S. 306ff., Wattenbach, Schriftwesen, 3. Aufl. S. 613.

[2]) Die wiederholten Versuche, in Ungarn Universitäten zu gründen, 1367 in Fünfkirchen, 1390 und 1411 in Ofen, hatten keinen Erfolg, Kaufmann, Universitätsprivilegien der Kaiser, i. Deutsche Ztschr. f. Gesch.-Wissenschaft I S. 142f., 153.

[3]) Paulsen, Die Gründung der deutschen Universitäten im Mittelalter, in Hist. Ztschr. 45 S. 265f., Brehmer i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 216ff.

[4]) Kaufmann, Gesch. der deutsch. Univ. II S. XV, ders. i. deutsche Ztschr. f. Gesch.-Wiss. I S. 152, vgl. Script. rer. Prussic. III S. 516 Anm., HR. 2. II n. 375 § 7, 8, 405 § 9, 10.

die Stadt, der Erzbischof war nicht dabei beteiligt. Sie erwarb die erforderlichen Privilegien, unterhielt das Institut, verwaltete es durch ein Kuratorium von vier Ratsmitgliedern, Provisoren mit lebenslänglicher Amtsdauer. Privatleute bekundeten durch Stiftungen zu gunsten Studierender Interesse an dem Werk.[1])

Die erste Universität der eigentlich hansischen Gebiete, der Ostseeländer überhaupt, aber war Rostock. Mit der üblichen Genehmigung des Papstes wurde sie durch das Zusammenwirken der Herzöge Johann und Albrecht von Mecklenburg und der Stadt Rostock 1419 begründet. Doch war die Stadt anscheinend der treibende Teil. Sie übernahm Einrichtung und Unterhalt der Bauten und Lehrkräfte, die herzogliche Kammer und der Klerus des Landes leisteten einen Zuschuß. Die Einrichtung einer theologischen Fakultät aber wurde, nachdem auch die Hanse sich 1422 dafür verwandt hatte, vom Papst 1432 genehmigt. Aus Erfurt und Leipzig kamen die ersten Lehrer. Das juristische Studium scheint hier vornehmlich gepflegt worden zu sein.[2]) Reichsacht und Kirchenbann, die 1432 die Stadt trafen, hatten 1437 die Übersiedelung der Universität nach Greifswald, ihren Bruch mit der Heimatstadt zur Folge. Und diese sträubte sich gegen ihre Wiederaufnahme jahrelang, nachdem sie 1439 vom Banne gelöst war, bis die wendischen Städte und der Hansetag zu Stralsund sich 1442 zu ernstlichen Vorstellungen bei Rostock genötigt sahen, um einem Konflikt zwischen der Stadt und ihrem Landesherrn vorzubeugen. Am 17. März 1443 vermittelten die Domkapitel von Lübeck und Hamburg und die Boten von Lübeck, Hamburg und Wismar die Versöhnung zwischen Stadt und Universität, die nun alsbald dorthin zurückkehrte. Die Bedingungen der Stadt in pekuniärer Beziehung waren hart.[3])

Die schnelle Verbreitung der Buchdruckskunst, die um sich greifende Wertschätzung des römischen Rechts, der steigende Bedarf an gelehrten Arbeitskräften, der hereindringende Humanismus

---

[1]) Vgl. Keussen, Die Stadt Köln als Patronin ihrer Hochschule, i. Westdeutsche Ztschr. 9 S. 344ff.

[2]) HR. 1. VII n. 171 § 3, 552, Krabbe, Die Univ. Rostock i. 15. u. 16. Jh., Paulsen i. Hist. Ztschr. 45 S. 271f., Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 28ff.

[3]) HR. 2. II n. 587 § 4, 596—598, 608 § 7 u. Anm. 2, III S. 41 Anm. 2, Lüb. UB. VIII n. 130, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 34ff.

und das zunehmende Verlangen nach besserer Bildung überhaupt führten nach der Mitte des 15. Jahrhunderts eine neue Periode von Universitätsgründungen in Deutschland herbei. Den Anfang machte diesmal das hansische Gebiet mit der Universität Greifswald 1456. Ihr Begründer, der Bürgermeister Dr. Heinrich Rubenow, hatte seine gelehrte Bildung in Rostock erhalten. Er stiftete die Universität zunächst und vorwiegend aus eigenen Mitteln. Die Stadt, benachbarte Klöster, der Herzog trugen dann auch dazu bei. Patron war der Landesherr. Auf die Ausgestaltung des juristischen Studiums wurde auch hier das Hauptgewicht gelegt. Aber Rostock behauptete den Vorrang in der Zahl der Besucher.

Unter den weiteren Universitätsgründungen der sechziger und siebziger Jahre war das hansische Gebiet nur mit einem Plan beteiligt. Die Stadt Lüneburg wollte bei sich 1471 eine Universität ins Leben rufen. Einen Stiftungsbrief des Kaisers hatte sie sich verschafft. Doch unterblieb die Ausführung des Plans.[1]) Hingegen verloren die Universitäten des hansischen Gebiets einen Teil ihrer Besucher, als der skandinavische Norden 1477 in Upsala, 1479 in Kopenhagen endlich auch eigene Universitäten schuf.[2])

Die Bildungsinteressen unserer hansischen Vorfahren des 15. Jahrhunderts darf man sich nicht gering vorstellen. In beständigem Wachsen war die Zahl derer, die entweder gelehrte Bildung auf Universitäten empfangen hatten, oder doch weitgehende Teilnahme für sie und ihre Förderung hatten.[3]) Und wenn auch die französischen und italienischen Universitäten sich weiter der bevorzugten Wertschätzung erfreuten, so war es doch ein großer und wesentlicher Gewinn, daß das hansische Gebiet eigene geistige Bildungszentralen besaß, auch wenn keine, außer der kölnischen, sich in städtischer Hand befand.

Wir sind geneigt, als ein wesentliches Moment der Bildung die Kenntnis fremder Sprachen anzusehen. Nicht so die Hansen. Es war ganz gewiß eine Seltenheit, wenn ein hansischer Unter-

[1]) Kaufmann, Gesch. d. deutsch. Univ. II S. XIII ff.

[2]) Vgl. oben S. 225. Die Statuten der Kopenhagener Universität sind ein fast wörtl. Abdruck der kölnischen, Paulsen i. Hist. Ztschr. 45 S. 279 f.

[3]) Testament Heinrich Rapesulvers Lüb. UB. VIII n. 508, vgl. n. 688: Stip. f. sechs Studierende zu 50 M. lüb. jährlich z. Studium in Erfurt, Leipzig, Köln, Rostock. Über das Dwergsche Stipendium in Köln vgl. Lüb. UB. X n. 586, 612 u. Anm. 1, 637, 656, Keussen i. Westdeutsche Ztschr. 9. S. 361.

händler oder Kaufmann im 14. und 15. Jahrhundert eine andere Sprache als seine eigene beherrschte. Die Unkenntnis des Englischen, Französischen, selbst des Flämischen auf Seite der Hansen ist auffallend.[1]) Sogar Dänisch scheinen die wendischen Gesandten 1447 nicht gesprochen und verstanden zu haben. Die nordischen Räte mußten ihnen dänische Auseinandersetzungen in die deutsche Sprache übertragen.[2]) Es war häufiger, daß sich unter den Ausländern Leute fanden, die des Niederdeutschen mächtig waren. Es kommt auch hierin die Tatsache zum Ausdruck, daß die Hanse der vorherrschende Faktor war im Verkehrsleben des nördlichen Europa zwischen dem Kanal und der Newa.[3]) Am meisten war die Hanse anscheinend im Verkehr mit den Russen genötigt, sich der fremden Sprache zu bedienen. Die Russen verlangten dies. Aber auch hier mußten Dolmetscher im diplomatischen und selbst kaufmännischen Verkehr das Beste tun. Wie geringfügig selbst in Livland die Kenntnis des Russischen verbreitet war, geht daraus hervor, daß sowohl Reval, wie Dorpat und der Erzbischof von Riga wiederholt keine Leute zur Hand hatten, die es schreiben und verstehen konnten.[4])

Im diplomatischen Verkehr der Hanse, nicht bloß mit England, wuchs im 15. Jahrhundert die Bedeutung des Lateinischen als der bevorzugten Sprache. Auch dieser Umstand machte den Hansestädten und in den einzelnen Verhandlungen ihren Ratsboten den Besitz studierter Leute, der Stadtschreiber und Syndici, wertvoll. Denn sie selbst waren des Lateinischen ganz überwiegend unkundig.[5]) Desto besser verstanden sie ihre Muttersprache, das Niederdeutsche zu gebrauchen. Ihre Ausdrucksweise war knapp und treffend. Urteile, Meinungen, Gründe wirken in ihrer schlagenden Kürze oft wie Sentenzen. Kein Wort wird verschwendet, unerbittliche und strenge Sachlichkeit und eine oft lakonische imponierende Kürze sind hervorstechende Züge. Hohn und Spott kommen mit

---

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 100, 101, III n. 198 § 2, HR. 2. IV n. 540 § 1, 2, Hans. UB. IX n. 599 § 15.

[2]) Christensen, Unionskongerne, S. 442 f. § 33, 34.

[3]) Vgl. z. B. HR. 1. III n. 162, HR. 2. V n. 712 § 4, auch HR. 1. VII n. 83. Schäfer, Hansestädte S. 231.

[4]) Hans. UB. V n. 686, HR. 1. VI n. 165, VII n. 301, Hans. UB. IX n. 277. Vgl. Stieda, zur Sprachkenntnis der Hanseaten, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 157 ff.

[5]) Vgl. auch oben S. 322.

schneidender Wirkung zur Geltung. Andererseits erhebt sich diese Sprache zu Schönheit und Wärme bei Erörterungen ernsten, moralisierenden Charakters, bei Mahnungen und Vorstellungen.[1]) Da wird ein tiefes sittliches Pathos mit vollster Kraft und Unmittelbarkeit zum Ausdruck gebracht.

Wie die Sprache den Geist der Hanse charakterisiert, so tut es auch die Eigenart in den öffentlichen Bauten des von ihr beeinflußten oder beherrschten Gebiets. Es sind vor allem die Kirchen des Backsteinbaues, in denen er auf diesem Gebiet zu sprechendem Ausdruck gelangt. Es sind Bauten von nicht selten gewaltigen Raumverhältnissen, mit kühner Überhöhung der Seitenschiffe durch das Mittelschiff, wie die Marienkirchen in Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund, Stargard in Pommern, die Nikolaikirchen in Stralsund und Lüneburg, die Elisabethkirche in Breslau u. a. m. Häufiger jedoch verzichten sie auf die dem gotischen Stil eigentümliche Höhenrichtung zugunsten einer annähernden oder gänzlichen Gleichmäßigkeit in der Höhe der Schiffe. Aber die Massenhaftigkeit kommt dadurch in diesen sogenannten Hallenkirchen mehr zur Geltung und auch eine gewisse Eintönigkeit trotz der oft großen Schönheit und Harmonie der Raumverhältnisse und des nicht selten reichen architektonischen Schmucks der Flächen. Bauten dieser Gruppe sind vor anderen die Katharinenkirche im märkischen Brandenburg, die Marienkirche in Prenzlau, Dom und Marienkirche in Stendal, Jakobikirche in Stettin und die großen Marienkirchen in Kolberg und besonders Danzig. Kraft und Gediegenheit, klarer Überblick, ernste Sammlung und ruhige Würde sprechen vernehmlich aus den hansischen Backsteinbauten. Sie sind nach Springers Urteil das selbständigste, was die deutsche Baukunst überhaupt geschaffen hat.[2])

In ihren Bauten und ihrer Sprache, in ihrer Regierung und Verfassung, in ihrer Stellung in der Heimat und in ihrer Politik im Auslande kommt das Wesen der Hanse zum Ausdruck. Vergegenwärtigt man sich rückschauend dies Jahrhundert ihrer Blütezeit, die vielen, so oft sich kreuzenden und hemmenden Interessen

---

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. V n. 275, 385, 659, VII n. 805, HR. 2. I n. 11, 504, IV n. 100.

[2]) Vgl. Springer in der kunsthistor. Orientierung zu Bädeckers Nordostdeutschland S. XV ff.

ihrer Mitglieder, die Lockerkeit der ganzen Verbindung, die Einflüsse in der Heimat, die als Feindschaft der Fürsten und Unruhen der Gemeinden häufigen Zwang auf sie ausübten, und wie sie dennoch daheim sich in Ansehen behauptete, im Auslande zum Teil glänzende Erfolge errang und im wesentlichen nichts einbüßte, wie sie zugleich ihrer zahlreichen Verbindung eine im ganzen nicht schlecht funktionierende Verfassung schuf und durch die Ausbildung eines vielseitigen Systems handels- und schiffahrtspolitischer Verordnungen den Ihrigen die gemeinsamen Grundfragen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit zum Bewußtsein brachte, gegen fremde Konkurrenten aber wirksame Kampfmittel herstellte, — erwägt man alles dies, so wird man die Blütezeit der deutschen Hanse getrost als die erfreulichste Erscheinung in der deutschen Geschichte des spätern Mittelalters bezeichnen dürfen.

Register.

Orts-, Personen-, Sachregister zu Band I und II.

(Bei Verweisen auf den ersten Band ist die Bandzahl nicht hinzugefügt.)

A.

Aa, Johann van der, a. Rostock, 121, 146, II. 522.
Aachen, 112, II. 44.
Aalborg, Jütland, 216, II. 203 f.
Aasle, bei Falköping, Schweden, 118.
Aberdeen, Schottland, 363.
Abo, Finnland, 26, 30, 228, 256 f, II. 260.
—, deutsche Kaufleute in, 30, II. 244, 252.
Adolf VIII., Herzog v. Schleswig, 255, 288, 302 f., 306, 310, 319, 341, 417, 436, II. 168 f., 171, 179, 183 f., 195, 198.
Adolf, Graf von Schauenburg, 205.
Ahaus, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Ahlen, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Albrecht II., deutscher König, II. 148, 460.
Albrecht Achilles, Kurfürst von Brandenburg, II. 119, 227 f., 482, 487, 494.
Albrecht II., Herzog von Mecklenburg, 35, 40, 44, 108 f.
Albrecht III., Herzog von Mecklenburg, König von Schweden, 35, 40, 116 ff., 130 f., 134 ff., 140, 143 ff., II. 477.
Albrecht IV., Herzog von Mecklenburg, 44, 117.
Albrecht V., Herzog von Mecklenburg, 135 Anm. 1, II. 533.
Albrecht, Herzog von Baiern, Regent, dann Graf von Holland usw., 20, 81, 83, 87, 122, 262 f.
Albrecht, Graf von Holstein, 117.
Alexandria, in Ägypten, 77, 361, 399.
Alfeld, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II, 305.
Alfeld, Heinrich van, a. Goslar, II. 516.
Alfons V., König von Portugal, 461 f.
Algarve, Portugal, 83, 459.
Alsen, Insel, 213.
Amersfoort, Niederlande, Provinz Utrecht, 267.
Amsterdam, Stadt, Kaufleute, 21, 267 f., 272, 285, 319, 321 f., 326, 406, 410, 431, 434, 472, II. 81, 96, 115, 126, 135, 143, 178, 182, 198.
—, Bergenfahrer in, 287.
—, Nikolaikirche in, 267.
Ämter, vgl. unter Handwerk.
Anderssen, Reyner a. Amsterdam, 435 f.
Angermünde, Mark Brandenburg, II. 304.
Anker, Ankerschmiede, II. 340 f.
Anklam, Prov. Pommern, 219, 230, II. 301, 474, 506 f.
Anton, Herzog von Brabant, 369, 387 f.
Antwerpen, 11, 15, 20, 81, 88, 266, 268 f., 288, 369, 383 ff., 388 ff., 406, 410, 421 f., II. 56, 60, 64, 76 f., 81, 86 f., 89 f., 98, 120, 140, 143.
—, Holländer in, 384.
—, Utrechter in, 384, 387.
—, Middelburger in, 390 f.
—, Portugiesen, Venetianer in, II. 82.
—, Nürnberger, Oberdeutsche in, II. 273, 279.
—, Kontor der Merchant Adventurers in, 75, 372, 387 f, 391, II. 21, 39.
—, Hansische Kaufleute in, 384, 389 f.
—, Das Hansische Kontor in, 377.
—, Kluse, das kleine Haus der Osterlinge in, II. 90, 394.
—, Messe zu, 385, 389, II. 73.
—, Liebfrauenkirche in, 388 ff.

Apeldoorn, b. Deventer, II. 307.
Apeltern, Heinrich van, a. Nymwegen, II. 37.
Apenrade, Nordschleswig, 242.
Armagnacs, II. 461, 485.
Armenier, 91.
Arneburg, Altmark, II. 305.
Arnheim, Niederlande, Prov. Geldern, 326, II. 56, 299, 302, 307, 493.
Arnsberg, Westfal., II. 306.
Ärö, dän. Insel, 232, 303.
Arragon, 462, 464.
Arras, Nordfrankreich, 376.
Artevelde, Jakob van, aus Gent, 18, 77.
—, Philipp van, a. Gent, Sohn jenes, 77 f.
Aschersleben, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeburg, II. 301, 474.
Aslak Bolt, Erzbischof v. Trondhjem, 330.
Assens, Fünen, 204.
Astrachan, II. 279.
Attendorn, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
—, Englandfahrer in, II. 425.
Auslieger, vgl. unter Freibeuter.
Axelson, Olaf, dänischer Vogt auf Gotland, 342 f., II. 170 f., 175, 215, 242.
—, Ivar, Bruder jenes, dänischer Vogt auf Gotland, II. 215, 217.
—, Erich, Bruder jenes, Reichsvorsteher in Schweden, II. 215.

B.

Baie, die Hafenbucht mit dem Hafen Bourgneuf im Hintergrund, südl. der Loire, 272, 446 ff, II. 370.
—, Hans. Lieger in der, 450, 468.
—, Holländer in der, 272.
Balge, das Tief von Balga, 178, II. 175 ff.
Balthasar, Fürst von Wenden, 144.
Bantzekow, Marquard, a. Wismar II. 522.
Bantzekow, Johann, a. Wismar, 214, 236, II. 522, 529 Anm. 1.
Barbara, Gemahlin Kaiser Sigmunds, 187.
Barcelona, 462.
—, Kölner in, 462.
Bardewik, Martin, Danziger Freibeuter, II. 51, 101.
Bardi & Peruzzi, Bankhaus in Florenz, 47.
Barfleur, Normandie, Frankr. 470.
Barnim VI., Herzog von Pommern-Barth, 142.
Barnim VIII., Herzog von Pommern-Barth, 231, 233.
Bartfeld, Karpathen, Nordungarn, 89.
Basel, II. 58.
Batz, Simon, Syndikus der Stadt Lübeck, II. 526, 531 Anm. 3.
Bayonne, Gascogne, Südwestfrankreich, 442.
Bebys, John, a. London, 65, 66.
Beckum, Westfal. Rgbz. Münster, II. 306.
Beff, Markus, französ. Schiffer, 471.
Behaim, Michael, a. Sulzbach bei Weinsberg, 344.
Bekelyn, Freibeuter der wend. St. 247.
Belgard, Prov. Pommern, II. 304.
Belt, der große, II. 30, 39, 167, 184.
Beneke, Paul, Danziger Freibeuter, II. 51, 108, 116, 119 f.
Berck, Johann van, Magister, Köln, 397.
Bere, Johann, a. Lübeck 260.
Bergedorf, a. d. Bille, II. 492.
Bergen, in Norwegen, 27, 122, 132, 229, 250, 253, 308, 332 ff., 345, II. 172 ff.
—, Deutsche Handwerker in, 28, 332, 334, 345 ff, II. 231 f.
—, Verkehr der Engländer n. B., 27, 151 ff., 228, 240 f., 252 f., II. 220, 232.
—, Verkehr der Holländer n. B., 228, II. 135, 206 f., 220, 232.
—, Munkelivkloster in, II. 173.
Bergen op Zoom, Niederl., Prov. Nordbrabant, 82, 384, 386, 406, 410, II. 60, 73, 76, 81, 82 f., 98, 141.
—, Haus der Hanse in, II. 141, 394.
Berlin-Kölln, II. 299, 301, 482, 486.
—, gylde nautarum in, II. 425 Anm. 7, 449.
Bermeo, Nordspanien, 454.
Bermingeam, Heinrich, a. Lynn, II. 24, 27.
Bernhard I., Herzog v. Braunschweig und Lüneburg, II. 477.
Bernhard II., Herzog v. Braunschweig und Lüneburg, II. 517.
Bersenbrügge, Johann, Stadtschreiber Lübecks, II. 127.
Beteke, Hartwich, a. Elbing, II. 522.
Billerbeck, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Birger, Jarl von Schweden, 25.

Bischof, Kord, a. Stralsund, 218, 221, 245, II. 522.
Blekede, Prov. Hannover, II. 478.
Bocholt, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Bochum, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Bodmerei, II. 352.
Boeris, Gerhard de, ital. Bankhaus in Lübeck, II. 421.
Bogislaw VIII., Herzog v. Pommern-Stolp, 95.
Bogislaw IX., Herzog v. Pommern-Stolp, 301 f., II. 483.
Böhmen, II. 270.
—, Nürnberger in, II. 269.
—, Söldner, II. 485.
Bo Jonsson, Reichsdrost v. Schweden, 117.
Bokelmann, Eler, Danziger Freibeuter, II. 101, 177.
Bologna, Universität in, II. 532.
Bolswarden, Niederlande, Provinz Friesland, II. 308.
Bonen, Anthoniis, Brügge, 397.
Borcken, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Bordeaux, Guienne, Südwestfrankr., 75, 76, 442, 451, 470, II. 23.
Borg, Bernd van der, livl. Ordensmeister, II. 265.
Borghorst, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Bornholm, 30, 133, 232, 239, 426.
Borssele, Heinrich van, Herr von Veere, 283, 294, 431, II. 102.
Boston, Ostengland, 74, 152, II. 26, 129.
Brabant, brab. Städte, 11, 306, 369, 384, 389, II. 56 f., 143, 507.
—, Nürnberger in, II. 269 f., 273.
Bracht, Johann, Stadtschreiber Lübecks II. 187, 526.
Brakbank, II. 341.
Brampton, William, a. London, 70.
Brandenburg, Die Mark, II, 457, 492.
Brandenburg, Stadt, Prov. Brandenb. II. 300, 301.
—, Katharinenkirche in, II. 536.
Brandon, Südostengl., II. 44 Anm. 2.
Braunsberg, Prov. Ostpreußen, II. 150, 284, 299, 301, 303.
Braunschweig, 85, 249, II. 301, 305, 447 f., 453, 498, 504 ff., 516.
—, Lilienvente in, II. 519.
Braybrooke, Engl., Grafsch. Northampton, II. 44 Anm. 2.
Brederode, Gisbert von, Elekt v. Utrecht, 418.
Brekelvelde, Tilman, a. Lübeck, 170.
Brekerfeld, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Brekewold, Kord, a. Lübeck, 260.
Bremen, Stadt, 21, 31, 51, 70, 196 f., 354, 356 ff., 395, 412, 422, 429 f., 463 f., 466 f., II. 39, 42, 86, 120, 140, 172, 187, 199 f., 228, 230, 297, 301, 334, 448, 453, 454, 463, 465, 494, 504 f., 513 f., 517.
—, Kasalbrüder in, II. 519.
—, Erzbistum, II. 228.
—, Erzbischof von, II. 504, 509.
Bremen, Arnold van, Dr., Syndikus der Stadt Lübeck, II. 181, 526.
Bremer, Detlef, a. Hamburg, 420 Anm. 4, II. 523.
Breslau, 92, 94, 399, II. 59, 80, 94, 144, 150, 271, 279, 300, 301, 509.
—, Nürnberger in, II. 271 f.
—, Ulmer in, II. 271.
—, Slawen in, II. 271.
—, Salzmarkt in, II. 271.
—, Elisabethkirche in, II. 536.
Bretagne, 365, 442, 446, 450, 461, II. 23, 117, 142.
Briel, Niederlande, Prov. Südholland, 269, 272, 278, 319.
Brilon, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Bristol, Südwestengl. 58, II. 26.
Broder Swensson, nord. Freibeuter, 251.
Broke, Keno tom, Häuptling von Brokmerland usw. 354 ff.
Broke, Ocko tom, Häuptling von Brokmerland usw., Sohn jenes, 358 f., 373.
Bromberg, Prov. Posen, 94, II. 153.
Brouage, Poitou, Westfrankreich, 441, 446, II. 335.
Brücken, II. 443, 446 u. Anm. 1.
Brügge, 14, 16, 19, 87, 352, 366, 371, 378 f., 382 f., 393 f., 397 ff., 420 ff., 440, II. 62, 70, 76, 80 ff., 95, 143, 267, 343, 481, 508.
—, Paternostermacher in, 363, II. 149, 176.
—, fremde Kaufmannschaften in, 14.
Brügge, Die Italiener u. a. Südländer in, 83, 394, 420, 440, 463, II. 91, 420.
—, Die Venetianer in, II. 95.
—, Die Spanier in, 443 ff., 456 f., 463.
—, Katalonier in, 462, 463.

Brügge, Nürnberger in, II. 271, 273.
—, Konstanzer in, II, 271.
—, Lieger des Ordens in, 176, II. 149.
—, Haus der Hanse in, II. 394.
—, Osterlingerplatz in, 420, II. 394.
—, Tuchhalle mit Belfried in, 14.
—, Karmeliterkloster in, 87.
—, Augustiner Eremitenkloster in, 445.
—, Stapel, Stapelzwang zu, 16, 397, 416, II. 70ff., 85f., 94, 98, 111ff., 121ff., 133, 143f.
—, Makler in, 16, 22.
Brunkeberg, bei Stockholm, II. 223f.
Brunlund, Schloß bei Apenrade, Nordschleswig, 242.
Brüssel, 385, II. 60, 64.
Buck, Heinrich, a. Danzig, 376, 458, II. 522.
Buramer, Berthold, a. Danzig, 335, II. 523.
Burgund, 264, 295f., 369, 376, 383, II. 11ff., 17, 22f., 32, 37, 39, 41f., 125, 227.
Butjadingen, Die b. Friesen, 356, 358f., II. 228.
Buxtehude, Meinhard, a. Hamburg, 355, II. 522.

C. vgl. K.

D.

Dalekarlien, Schweden, 297.
Dame, Marquard van, a. Lübeck, 187.
Damerow, Heinrich, a. Elbing, II. 522.
Damme, Belgien, Prov. Westflandern, 8, 352, 361, II. 70f., 335.
Dänemark, d. Dänen, Regierung, Reichsrat, Adel, 10, 24ff., 41f., 44f., 109f., 115, 139, 204ff., 227f., 257, 281, 295, 297ff., 308f., 318ff., 341, II. 28f., 32, 37, 45, 52, 166, 168, 171, 180ff., 210f., 215f., 220, 223f.
—, deutsche Einwanderung in, 25.
Dannenberg, Prov. Hannover, II. 457.
Danzig, 8, 62, 94, 96ff., 130, 178, 235, 248, 290f., 324ff., 363, 449, 466f., 471ff., II. 4, 10, 18, 37, 51f., 94, 101, 106, 113, 115f., 120, 129, 151ff., 160, 163ff., 174ff., 181ff., 191ff., 212, 215f., 244, 261, 284, 301, 303, 340, 343f., 347, 376ff., 509.
—, St. Georgsbrüderschaft in, II. 520, 529.
Danzig, Stellung Lübecks in, 98f., II. 189, 443.
—, Holländer in, 272, 427f., II. 95, 135.
—, Merchant Adventurers in, 62, II. 4f., 8, 18, 31f., 118, 131, 135.
—, Domniksmarkt in, II. 275.
—, Marienkirche in, II. 120, 536.
—, Artushof in, II. 520.
Dauensfeld, Wilhelmshafen, II. 179.
David, Bischof v. Utrecht, 418.
Delft, Niederlande, Prov. Südholland, 267, 319.
Delmenhorst, Grafschaft, II. 168.
Demmin, Prov. Pommern, II. 301, 474.
Dendermond, Belgien, Prov. Ostflandern, 350, II. 64, 86.
Dethardes, Henning, lüb. Vogt auf Schonen, II. 210 Anm. 3.
Detmar, lüb. Chronist, 88, 115, 117.
Detmold, Frstt. Lippe, II. 486.
Deutschland, deutsches Reich, die Deutschen, 3f., 264, II. 339, 452.
Deventer, Niederlande, Prov. Overijssel, 31, 266, 289, 336, 425, II. 44, 57, 74, 84f., 120, 127, 144, 203, 302, 307, 444, 474.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, d. hansische Kontor in, 404ff., 410.
—, Jahrmärkte zu, II. 84.
—, Brüder vom gemeinsamen Leben in, II. 531.
Dibau, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 8, 153, 164, 192.
Dieppe, Pikardie, Frankreich, 362, 395, 470.
Dietrich II., Erzbischof v. Köln, II. 484ff., 509.
Dinant, Belgien, Prov. Namur, II. 44, 88, 110, 120, 493.
Ditmarschen, 204, 295, II. 218f., 226ff.
Dlugoss, poln. Chronist, II. 190.
Dobrin, Prov. Westpreußen, 173.
Dodorp, Albert, a. Danzig, II. 520.
Doesborg, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302, 493.
Doetinchem, Niederlande, Prov. Geldern, II. 308.
Dokkum, Niederlande, Prov. Friesland, 358.
Dordrecht, Niederlande, Prov. Südholland, 20, 81, 83, 262, 264f., 268, 272, 406, 409, 436f., II. 60.

Dordrecht, Das hansische Kontor in, 21, 82f.
Dorothea, Gemahlin König Christofs, dann König Christians I. v. Dänemark, Tochter d. Markgrafen Hans v. Brandenburg, 329f., 339, 347, II. 218.
Dorpat, II. 239, 251, 301.
Dortmund, 58, 85, 159, 386, II. 56, 120, 127, 283, 302, 306f., 412, 452, 504f.
—, Englandfahrer in, 384, II. 64, 425.
—, Schonenfahrer in, II. 425.
Dragör, auf d. Insel Amager, 30, 149f., 250, 426, II. 203, 210.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203, 206.
Dramburg und Falkenburg, Prov. Pommern, 173.
Driesche, Johann van den, Dr., Präsident d. Rats von Flandern, 415, 418.
Duderstadt, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 305.
Duisburg, Rheinprov., II. 56, 58, 298, 302.
Dülmen, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Duytz, Heinrich van, Stadtschreiber Kölns, II. 137.
Dyers b. Brouage, Westfrankr., 470.

E.

Eckernförde, Prov. Schlesw.-Holst., 208, 213.
Edinburg, Schottl.
—, Lieger des Ordens in, 363.
Eduard III., König v. England, 18, 47, 49, 60f.
Eduard IV., von York, König von England, II. 34ff., 41f., 44, 50, 52, 101f., 104, 106f., 116, 123, 125f.
Eesdingersiil, Friesl., 358.
Eggebeck, Prov. Schlesw.-Holst. 205.
Einbeck, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 302, 474.
Eindridsson, Erland, königl. Lehnsmann zu Tunsberg, 331.
Elbing, 62, 99, 101, 130, 178, II. 129, 150f., 164, 187, 191, 195, 284, 301, 340, 342, 354.
—, Merchant Adventurers in, 62.
Elbing, Johann van, a. Thorn, 178.
Elborg, Niederlande, Prov. Geldern, II. 202, 302.
Elfsborg, Schweden, a. d. Mündung des Götaelf, II. 172.
Elisabeth, Gemahlin Herzog Gerds VI. v. Schleswig, 205.
Emden, Ostfriesland, 308, 355, 374f., 393, 412f.
Emmerich, Rheinprov., II. 302.
Engelbert III., Graf v. d. Mark, II. 476.
Engelbrechtson, Engelbrecht, aus Schweden, 297ff.
England, d. Engländer, d. engl. Regierung, 10f., 18, 26, 46ff., 53f., 57ff., 78, 122, 182, 194f., 231, 252, 296, 348, 359, 369, 376f., 383, 402, 442f., 452f., 464, 469, II. 1ff., 11ff., 17ff., 101ff., 116ff., 132f., 142, 167, 298, 335, 347, 404, 406, 414.
—, Merchant Adventurers, 61, 66f., 70, 74f., II. 8.
—, Tuchmacher, II. 45, 126.
—, italienische, flämische Kaufleute in, 47.
—, Lombarden in, 48, 265, 454, II. 17, 19, 420.
—, Holländer in, 270.
—, Portugiesen in, 442f.
—, Deutsche Kaufleute in, 48, II. 16f., 19, 31.
—, Lieger des Ordens in, 176.
Erfurt, Prov. Sachsen, II. 59, 305, 474.
—, Universität in, II. 532.
Erich von Pommern, König von Dänemark, Norwegen, Schweden, 69, 117, 122, 133, 136, 144, 148, 152, 183, 188f., 197, 204ff., 231ff., 255f., 297ff., 302, 308ff., 339ff., II. 185.
Erich, Herzog v. Mecklenburg, 118, 135.
Erich, Herzog von Sachsen-Lauenburg, 277.
Ermilian, Erzbischof von Nowgorod, II. 244.
Estland, 141, 209.
Esturmy, William, engl. Ritter, 70, 72.
Esumersiil, Ostfriesland, 358.
Etampes, Herr von, 410.
Eufemi I., Erzbischof von Nowgorod, II. 245.

F.

Faldorn, Schloß a. d. Ems, b. Emden, 356.
Falmouth, Südwestengl., 58.

Falsterbo, Schonen, 24, 29f., 42, 150, 250, 426, II. 203.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203, 206.
Fehmarn, Insel, 212, 226, 255, 302, II. 214.
Fellin, Livl., II. 303, 517 Anm. 5.
Feme, Femgerichte, Freigerichte, II. 464 ff.
Finnland, Finnen, finn. Städte, 101, 137, 141, 256, 298, 312, II. 213, 242.
Fitten, vgl. unter Skanör, Falsterbo, Dragör.
Flagge, Flaggenführung, II. 353f.
Flandern, Die Fläminger, Die vier Lede Flanderns (Gent, Brügge, Ypern, Freiamt von Brügge sc. der Franc.) 10, 13f., 17ff., 53, 76ff., 194, 282, 295, 306, 348, 352, 354, 359ff., 369ff., 376, 382, 386ff., 396ff., 400 f., 408 ff., 413ff., 422ff., 442, 457f., II. 11, 74f., 79ff., 118, 142f., 335, 364, 412ff., 507.
Flensburg, 205f., 226, 232, 248f., 436, II. 111, 198.
Flüsse:
Ahse, II. 448.
Deime, 96, 97, II. 449.
Düna, -gebiet, 89, 97, 99.
Eider, 115.
Ems, 353f., II. 56.
Gilge, 96.
Ilmenau, Prov. Hannover, II. 441, 447.
Leine, II. 447.
Mottlau, II. 153.
Newa, 107, 343.
Niemen, -gebiet, 8, 96, II. 449.
Ocker, II. 448.
Oder, II. 152, 193.
Peene, 135.
Pregel, II. 449.
Rhein, II. 57, 59.
Seine, 367, 452, II. 103.
Stör, 417.
Swienta, II. 147.
Trave, II. 343f.
Warthe, II. 153.
Weichsel, -gebiet, -verkehr, 97ff., II. 165f., 449.
Werre, II. 448.
Wilia, II. 154.
Frankfurt a. M., 311, 398, 400, II. 44, 58, 149, 276, 279.
—, Messen zu, 308, II. 44, 276.
—, Hansischer, Kölnischer Verkehr in, II. 276.
Frankfurt a. O., 181, II. 152, 301, 441, 457.
Frankreich, 18, 47, 359, 369f., 376, 430, 442f., 464, 465ff., II. 3, 11ff., 23, 38, 41, 115ff., 124, 132, 142.
—, Lombarden in, 265, II. 420.
Franz II., Herzog v. Bretagne, 446, 468, II. 120, 122, 134, 141.
Freiamt von Brügge, Franc de Bruges, 14, 378.
Freibeuter i. allgem., Auslieger, II. 369f.
Freibeuter, Die wendischen, 234, 235, 238, 240ff., 247ff., 251.
Friedeburg, bei Atens nahe der Weser, 356, 359.
Friedland, Meckl.-Strelitz, II. 298.
Friedrich III., deutscher Kaiser, 324, II. 125, 160, 227, 455, 457, 461, 467, 516f.
Friedrich, Erzbischof von Köln, II. 476.
Friedrich I., Kurfürst von Brandenburg, 214, 234.
Friedrich II., Kurfürst von Brandenburg, 323, II. 162, 482f., 486f., 491f.
Friedrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 229, 490, 517.
Friesland, Ost-, 131, 195, 275, 284, 305, 353ff., 373ff., 392f., 412f., II. 179, 200, 229.
Friesland, West-, 370.
Friesoythe, Oldenb., II. 307.
Froissard, franz. Chronist, 17, 77.
Frunt, Johann, Dr., a. Köln, II. 37f., 324 Anm. 4, 523, 526.
Fünen, Dänische Insel, 110.

G.

Gardelegen, Altmark, II. 305.
Gascogne, Südwestfrankr., 442.
Gavre, Belg., 414.
Gebbingk, Johann, Schreiber d. hans. Kontors zu Brügge, II. 400.
Geervliet, Niederlande, Prov. Südholland, II. 64, 83.
Geldern, Herzogtum, Städte, 369f., II. 125, 144.
Gelland, Meerenge zw. Pommern u. Rügen, 64.
Gemen, Gottfried van, II. 337.
Genf, Messen zu, 470, II. 279.
Gent, 14, 18, 77f., 80, 377f., 401, 409f., 414f., II. 80, 89, 489, 493, 508.

Gent, Makler in, 16.
Genua, genues. Kaufleute, 15, 91 f., 95, 384, 399 f.
Gerd VI., Graf von Holstein, Herzog von Schleswig, 115, 204.
Gerd VII., Graf von Holstein, 232, 237 f., 319.
Gerd, Graf von Oldenburg, 412 ff., II. 119, 167 f., 170, 179, 199 ff., 212 ff., 218 ff., 225 f., 228 ff., 517.
Geren, Christian van, Schreiber des hans. Kontors zu Bergen, Chronist, II. 106, 174, 400.
Gerhard v. Kleve, Junker, II. 250.
Geseke, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Gewandschneider, II. 423 ff.
Gir, Tilmann, a. Köln, II. 59 Anm. 4.
Glambeck, Schloß auf der Insel Fehmarn, 226.
Glasgow, Schottl., Lieger d. Ordens in, 363.
Glimes, Jan van, Herr zu Bergen op Zoom, II. 76, 82, 87, 90, 120.
Goldingen, Livl., II. 303.
Göllnitz, Karpathen, Nordungarn, 89.
Gollnow, Prov. Pommern, II. 301 f.
Golwitz, i. Mecklenb., 110, 119, 133, 240, 429, II. 370.
Goslar, Prov. Hannover, II. 283, 301, 452, 516.
—, Waldleute in, II. 519.
Gotland, Die Gotländer, 10, 33, 72, 130, 135 f., 140, 143 ff., 302, 339 ff.
Göttingen, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, 124, II. 276, 302, 474.
Gottorp, Prov. Schlesw.-Holst., 210.
Gouda, Niederlande, Prov. Südholland, 266 f., 322, II. 64, 83.
Graa, Thomas, a. York, 65.
Green, Magnus, Ritter, 341, II. 169, 173.
Greetsiil, Ostfriesland, 356.
Greifenberg, Prov. Pomm., II. 304.
Greifswald, 130, 189, 219, 460, II. 301, 474, 517.
—, Bornholm- oder Kopenhagenfahrer in, II. 425.
—, Universität in, II. 534.
Grevismühlen, Meckl.-Schw., II. 304.
Groningen, Niederlande, 354, 412, 425, II. 298, 302.
Groote, Geerd, i. Deventer, II. 531.
Gropelingke, Familie in Bremen, II. 519.
Gropelingke, Hermann van, aus Bremen, 420 Anm. 4, II. 523.
Grote Gerd, bremischer Freibeuter, 429.
Grotenbrode, Prov. Schlesw.-Holst., II. 226.
Grundruhrrecht, II. 444 f.
Grunt, Friedr., aus Bremen, 420 Anm. 4.
Gruthus, Herr von, Statthalter von Holland usw. II. 121.
Guienne, 442.
Gulsand, Johann, lüb. Schiffer, 453.

H.

Haarlem, Niederlande, Prov. Nordholland, 266 f., 319, 322.
—, Schonenfahrer in, II. 425.
Hadersleben, Nordschleswig, 205, 212, 255, 303.
Haff, Kurisches, 96.
—, Frisches, 97.
Hakon V., König v. Norwegen, 26 f.
Hakon VI., König v. Norwegen, 33 ff. 41, 43 ff., 110, 151.
Halberstadt, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeb., II. 301, 474, 514 f.
Halland, Südschweden, 339.
Halle a. S., II. 300, 301, 515.
—, Pfänner in, II. 519.
Haltern, Westfalen, Rgbz., Münster, II. 306.
Hamburg, 7, 65, 70, 88, 167, 184, 189 f., 206, 210, 218, 226, 235 f., 239, 267, 275 f., 283 f., 299, 305, 307 f., 321, 354, 356 ff., 363, 373 ff., 392 f., 412 f., 449, 460, 464, II. 10, 31 f., 40 f., 51, 77, 81, 94, 101, 114, 120 ff., 144, 196 ff., 209, 218 ff., 270, 282 f., 301, 334, 338, 345 f., 442 f., 454, 460, 474, 478, 492, 498, 507 ff., 514, 517.
—, Bergenfahrer in, 241, II. 424 Anm. 4.
—, Englandfahrer in, 355, II. 123, 213 f., 424.
—, Flandernfahrer in, II. 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Islandfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Spanienfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, St. Jakobsbrüderschaft der Elbschiffer, II. 449.
—, Holländer in, 275, II. 419.
—, Böhmen in, II. 270.
Hameln, Prov. Hannover, Rgbz. Hannover, II. 301.
Hamer, Johann, a. Danzig, II. 522.

Hamm, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Hamond, John, Mayor v. London, 57.
Handelswaren:
Alaun, 15, 398f., 408.
Asche, 61, 89, 399, II. 98, 256, 430.
Bernstein, 22, 82, 84, 90, 99, 176, 363, II. 149f., 176, 431.
Bier, aus den wendischen Städten, bes. Wismar, 24, 90, 152, 335f., 409, II. 207, 431 u. Anm. 1.
—, aus Hamburg speziell, 267 u. Anm. 2, 400, 409, II. 126, 200.
—, aus Bremen, 267.
—, aus Danzig, 90, II. 431 Anm. 1.
—, aus Einbeck, II. 431 Anm. 1.
—, aus Holland, bes. Haarlem, Gouda, Delft, Amersfoort, Rotterdam, Amsterdam, 266f., 288f., 432.
Blei, 47, 89.
Butter, 266, II. 84.
Damast, II. 277.
Eisen, 89, 379, 443f., 453.
Felle, 24, 89, 443, II, 431.
Flachs, 89, II. 341, 431.
Fliesen, a. Reval, 90.
Getreide, Getreidehandel, Getreidehandelspolitik, 4, 17, 24, 26, 61, 89, 176, 278, 288ff., 295, 335f., 366ff., 438, 448, II. 197, 270, 416, 429f., 434 u. Anm. 8, 435.
Gewebe, des Orients, 15.
Gewürze, des Orients, 15, 361, 398.
Gold, 406, 461.
Grabplatten a. Stein, 90.
Hanf, 89, II. 341.
Häute, 266, II. 431.
Hering, Ostsee-, bes. schonischer, 24, 29, 31f., 90, 114, 124, 151, 182, 257, 269 u. Anm. 3, 4, 308, II. 202ff., 211, 276, 431, 433.
Hering, Nordsee-, bes. holländischer, 251, 257, 268ff., 433f., II. 431, 433.
Holz, 61, 89, II. 13, 58, 256, 340, 430.
—, Eibenholz, Bogenholz, 61, 69, II. 5, 13.
—, Wagenschoß, 182, II. 5.
—, Bündelholz, 433, II. 430.
—, Magdeburger Dielen, II. 122, 430.
Honig, 89, 90, II. 431.
Hopfen, 90, II. 431.
Indigo, II. 59.
Ingwer, 361.
Kabelgarn, 90.
Kalksteine, 90.
Käse, 266.
Krapp, II. 431.
Kupfer, 15, 461, II. 431.
—, aus den Gruben Siende Härad, Gorunda, Norbo in Westmanland, Schweden, 23.
—, aus den Gruben der Karpathen, 61, 89, II. 271f., 280.
Leder, 89.
Leinsaat, 89.
Leinwand, deutsche, bes. westfälische, 15, 24, 70, 90, II. 431.
—, St. Gallener, II. 277.
Malz, II. 207.
Mehl, II. 207.
Met, II. 431.
Öl, 443, 454.
Osemund, schwedisches Eisenerz, 23, 70, 257, II. 340, 431.
Pech, 61, 69, 89, II. 340, 430.
Pelzwerk, 15, 24, 89, 311, 400, 406, II. 80, 236, 239, 256, 263, 272, 430.
Pfeffer, 399.
Quecksilber, 89, 443.
Salz, aus der Baie, 24, 82, 257f., 272, 323, 434, 446ff., II. 239, 256, 430.
—, aus Bochnia b. Krakau, 90, 93.
—, aus Brouage, 441, 446, II. 430.
—, Flämisches, II. 430.
—, aus Greifswald, 258, II. 430.
—, aus Großsalze bei Magdeburg, 323, II. 430.
—, aus Halicz in Ruthenien, 90.
—, aus Halle a. S., II. 430.
—, aus Kolberg, 258, 323, II. 430.
—, aus Lüneburg, 24, 90, 257f., 323, II. 223, 430.
—, aus Oldesloe, 258, 323, II. 430.
—, aus Portugal, Lissabon, Setubal, 443, 454, II. 239, 430.
—, Schottisches, II. 430.
—, aus Seeland i. d. Niederlanden, 266.
—, aus Staßfurt, II. 430.
—, aus Sülldorf, II. 430.
—, aus Werl in Westfalen, II. 430.
Sammet, II. 277.
Schwefel, 443.
Seife, 443.
Silber, 47, 399, 406, 461, II. 271f., 280.
Speck, II. 431.

Stapelwaren im hans. Verkehr mit Flandern, II. 70f., 98f.
Stockfisch, Bergerfisch, 24, 31f., 152, 257, 308, 335f., II. 207, 210, 276, 431, 433.
Südfrüchte, 379, 398, 443.
Südwaren, 90, II. 59, 429, 431.
Talg, 89.
Teer, 61, 69, 89, II. 340, 430.
Tran, II. 431.
Tuch, Preise, 73 Anm. 2.
—, Länge, 73 Anm. 2.
—, aus Eisenach, II. 264, 430 Anm. 4.
—, Englische, 61, 67, 69f., 73, 90, 371f., 396, II. 11, 13, 17, 21, 28, 38f., 42, 59, 80, 103, 256f., 264, 430.
—, Arten Kersey und Stockbreit, II. 80.
—, aus Erfurt, II. 430 Anm. 4.
—, Holländische, bes. von Leiden, Amsterdam, Schiedam, 278f., 289, 426, 439, II. 72ff., 84, 85.
—, von Mecheln, 82, 385.
—, Niederländische, bes. flandrische, 15, 90, 351, 405, 423, II. 72ff., 80, 98, 143, 239, 264, 430, 432.
—, Polnische, 90, 103.
—, Preußische, die oberländischen, 90, 103.
—, von St. Omer, 82, 465.
—, aus Ulm u. Augsburg, II. 277.
—, Westdeutsche, 90.
—, aus Zittau, II. 264.
Tuchindustrie, in Brabant und Hennegau, 17, 351.
—, in Duisburg, 408.
—, Englands, 17, 61, 73f.
—, in Flandern, 4, 16f., 351. 371.
—, in Göttingen, II. 430 Anm. 4.
—, in Hamburg, II. 430 Anm. 4.
—, in Holland, bes. in Middelburg, Zierixee, Dordrecht, Leiden, Amsterdam, 17, 266, 268, 372, 383, 408, 431f.
—, in Köln, II. 59, 61.
—, in Nordfrankreich, 17.
—, in Wesel, 408, II. 430 Anm. 4.
Ventewaren, 406, II. 36, 70f., 98f.
Wachs, 89, 311, II. 80, 236, 239, 431.
Waid, 432, II. 59, 431.
Wein, 58, II. 433f.
— aus Poitou, überh. französischer, 82, 90, 441f., 451, II. 431.
—, vom Rhein, 90, 278, 395, 399, 407f., II. 58f., 276, 431.
Wein, von Spanien, 454, II. 431.
— a. d. Süden, 90.
Wolle, englische, 18, 46, 74, 82, 268, 270f., 351, II. 11, 45, 431.
—, schottische, 18, 271, 363.
—, spanische, 18, 373, 379, 432, 443f., 458.
Zinn, a. d. Bergwerken v. Cornwales, 47.
Hanse, die deutsche, die H. der deutschen Städte, 7, 13, 19, 37, 42, 45f., 49, 50ff., 84, 88, 125, 138, 153, 157, 162, 172, 183ff., 186, 191ff., 201ff., 243, 245, 295f., 326, 348, 360, 363ff., 370ff., 375ff., 382, 393, 396ff., 402ff., 415ff., 422ff., 439, 456ff., 465ff., II. 10ff., 21ff., 41ff., 49ff., 64ff., 74ff., 85ff., 94ff., 101ff., 118ff., 132ff., 141ff., 195, 234ff., 259f., 267f., 280f., 284f., 289ff., 337f., 349, 352f., 355ff., 376ff., 388ff., 403ff., 415ff., 422, 426ff., 432ff., 442ff., 450, 456ff., 462ff., 466, 468, 479f., 490ff., 500ff., 536f.
—, Drittel der, II. 308f.
—, Hansetage, II. 311ff.
—, Rezesse, II. 318ff.
—, Siegel, II. 320.
—, Ausschluß aus der, Verhansung, II. 328f.
Rat, Ratsherren, Ratsherrschaft der Hansestädte, II. 320ff., 326, Anm. 3, 501ff., 511, 518ff., 527f., 530.
Junker, die Angehörigen der Geschlechter in d. Hansestädten, II. 521, 529 u. Anm. 2.
Stadtschreiber der Hansestädte, II. 321, 525f.
Syndici der Hansestädte, II. 525f.
Prokuratoren der Hansestädte am Reichshofgericht, II. 464.
Handwerk, Handwerker, II. 431, 435ff.
—, politische u. soziale Stellung der H. i. d. Städten, II. 501ff., 511f., 519, 528f.
Kaufleute als politische Machtgruppe in d. St. II. 502, 509, 514.
Kaufleutekompagnien, II. 424ff. vgl. auch unter d. einzelnen Hansestädten.
Kramhandel, Krämer, II. 422f.
Finanzverwaltung in d. Hansestädten, II. 502.
Backsteinbauten, Hallenkirchen in den Hansestädten, II. 536.

Bibliotheken in Hansestädten, II. 531f.
Brüder vom gemeinsamen Leben in Hansestädten, II. 531.
Dramatische Spiele in Hansestädten, II. 529f.
Schützenfeste, —gesellschaften, Papagoienschießen, -gesellschaften in d. Hansestädten, II. 528.
Sprache, Sprachkenntnis d. Hansen II. 322, 534ff.
Hannover, II. 301, 447f. 496.
Hans, König v. Dänemark, II. 235, 500.
Hapsal, Estland, 240.
Harburg, Prov. Hannover, II. 478.
Harderwijk, Niederlande, Prov. Geldern, 31, 289, II. 57, 302, 307.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Hardevust, Everd, a. Köln, 376, II. 523.
Haren, Heinrich van, a. Wismar, 223, 236.
Harfleur, Nordfrankr., 395, 452, 470.
Haselünne, Prov. Hannover, Rgbz. Osnabrück, II. 307.
Hasselt, Belgien, Prov. Limburg, II. 308.
Hattecliff, William, Sekretär d. engl. Königs, II. 127.
Hecht, Arnold, a. Danzig, 178f., II. 522.
Hedwig, Gemahlin König Wladislaw Jagiellos, 143, 173.
Heiligenhafen, Prov. Schlesw.-Holst. 208, II. 226.
Heiligenstadt, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305.
Heinrich IV. v. Lancaster, König v. England, 68ff., 74, 152, II. 1.
Heinrich V., König v. England, 194, 362, 466, II. 2ff.
Heinrich VI., König v. England, 74, 152, II. 2, 5ff., 31, 34, 37f., 52, 104, 107.
Heinrich VII., v. Tudor, König v. England, II. 133.
Heinrich III., König v. Kastilien usw., 455.
Heinrich IV., König v. Kastilien usw., 463.
Heinrich der Eiserne, Graf v. Holstein, 115.
Heinrich IV., Herzog v. Schleswig, 191, 226, 232.
Heinrich, Graf v. Holstein, Bischof von Osnabrück, 205.
Heinrich III., Herzog v. Mecklenburg, 44, 109, 116.
Heinrich IV., Herzog v. Mecklenburg, II. 199, 483, 492.
Heinrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, 170, 205, II. 477f.
Heinrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 483.
Heinrich Rumpold, Herzog v. Schlesien, 218.
Heinrich, Herzog v. Brabant, II. 76.
Heinrich, Bischof v. Münster, II. 222, 228, 230.
Heinrich, Bischof v. Winchester, Kardinal u. Kanzler v. England, II. 15, 19.
Hela, 110, 132, 257, II. 370.
Helgoland, 33, 472.
Hellewaghe, Hartmann van, a. Soest, 11.
Helmstedt, Herzogt. Braunschweig, II. 302.
Helsingborg, Schonen, 42, 123, 128ff., 305, 309ff.
Helsingör, Seeland, 237, 305, 309.
Herford, Westfal., Rgbz. Minden, II. 302, 448, 486.
Hermann, Landgraf v. Hessen, II. 136.
Hermann, Michael, deutscher Schuhmacher in Lissabon, 461.
Hertogenbosch, Niederlande, Prov. Nordbrabant, II. 202.
Hertze, Johann, Stadtschreiber Lübecks, II. 14, 526.
Hervorde, Liffard van, a. Elbing, II. 522.
Hetvelt, Heinrich, a. Thorn, 137, II. 522.
Hiddensö, Insel bei Rügen, darauf der Dornbusch, 64, 110, 301.
Hieronymus, Bischof v. Kreta, II. 187.
Hildesheim, Prov. Hannover, II. 301.
Hindelopen, Niederlande, Prov. Friesland, II. 308.
Hirtz, Evert van, Köln, 420 Anm. 4.
Hisko, münsterscher Propst in Emden, 354f., 357.
Hochmeister des Deutschritterordens in Preußen,
—, Winrich von Kniprode, 32, 93, 159, 172.
—, Konrad Zöllner von Rotenstein, 66.
—, Konrad von Wallenrod, 127.
—, Konrad von Jungingen, 68, 71, 97, 127f., 136, 144, 147, 173, 178.
—, Ulrich von Jungingen, 147, 173f., 178, II. 1.

Hochmeister des Deutschritterordens in Preußen,
—, Heinrich Reuß von Plauen, 179 f., 181 Anm. 1, II. 2, 4, 239.
—, Michael Küchmeister v. Sternberg, 97, 180 ff., 221, II. 449.
—, Paul von Russdorf, 222, 250, 286 ff., 290 ff., 307, 375 ff., II. 8, 10, 154. 157.
—, Konrad von Erlichshausen, 396, II. 154, 157 ff.
—, Ludwig von Erlichshausen, 404 ff., 467, II. 30, 159 f.
Hoekschen, die, holländ. Parteiname, vgl. unter Holland.
Holland, im allgemeinen: Holland, Seeland, Westfriesland zusammen, holl. Städte, 11, 122, 125, 243, 261 ff., 273, 292 ff., 296, 304, 305 ff., 319 ff., 326, 348, 355, 358, 369, 383 f., 424 ff., 432 ff., II. 56 f., 83 ff. 95 ff., 99, 105 f., 114 ff., 120, 122, 126, 133 ff., 141, 143, 144 f., 167, 169, 177 f., 223, 347, 380 f., 385 ff., 408 ff.
—, Parteien, die Hoekschen und Kabeljauwschen, 263, 296.
—, hansische Kaufleute in, 262, 274 f.
—, Lombarden in, 265 f.
—, Schotten in, 364.
Holstein, die Holsten, die Grafen v. H., 40, 43, 115, 117, 197, 205 ff., II. 30, 195 ff., 212 ff., 218 ff., 227.
Honfleur, Normandie, Frankr., 470.
Hoorn, Niederlande, Prov. Nordholland, 319.
Horborch, Bertram, a. Hamburg, II. 522.
Horsens, Jütland, 250.
Horst, Johann van der, hans. Kaufmann, 393.
Horst, Heinrich van der, a. Hamburg, II. 429.
Houk, Belgien, Prov. Westflandern, 361, II. 71.
Hove, Heinrich ten, Schreiber d. hans. Kontors zu London, II. 400.
Hove, Vicko vam, a. Hamburg, II. 14.
Hoya, Grafschaft, II. 168.
Hoyer, Johann, a. Hamburg, 87, II. 522.
Hoyer, Heinrich, a. Hamburg, 230, 233, 250, 376, II. 522.
Hull, Nordostengl., 74, II. 26.
Hussiten, 244, 251, II. 147, 273, 459 f., 481.
Husum, Prov. Schlesw.-Holst., 436, II. 111, 198, 225.
Huxer, Tidemann, aus Danzig, II. 522.

I u. J.

Jakob I., König v. Schottland, II. 13, 101.
Jakoba, Gräfin v. Holland usw., 263, 279.
Jenevelt, Heinrich, a. Hamburg, 355.
Jensson, Iver, Ritter, 305.
Jerusalem, 223.
Jever, Häuptlinge v., II. 228.
Imel, Häuptling in Emden, 374.
Indien, II. 279.
Ingeborg, Herzogin v. Mecklenburg, 44.
Jobst, Markgraf v. Brandenburg, 118.
Johann II. König von Kastilien usw., 455, 457.
Johann, Herzog v. Baiern, Bischof-Administrator v. Lüttich, Graf v. Holland, 279, 281, 358, II. 478.
Johann, Herzog v. Böhmen, II. 269.
Johann II., Herzog v. Brabant, 384.
Johann, Herzog v. Bretagne, 450 f.
Johann, Herzog v. Burgund, 71, 350, 359 ff.
Johann, Herzog v. Kleve, II. 484, 493.
Johann I., d. Ältere, Herzog v. Mecklenburg-Stargard, 118 Anm. 1, 119.
Johann II., Herzog v. Mecklenburg-Stargard, 119, 126 f., 129 f.
Johann IV., Herzog v. Mecklenburg. 135, 140, 191, 211, II. 533.
Johann, Herzog v. Sachsen-Lauenburg, II. 492.
Johanna, Herzogin v. Brabant, 369.
Jonsson, Sigurd, Reichsdrost v. Norwegen, 331.
Ipswich, Südostengl., II. 26, 36.
Isabella v. Portugal, Gemahlin Herzog Philipps d. Guten v. Burgund, 383.
Isborsk, Westrußl., Pskow, 106.
Isidor, Metropolit von Kiew, II. 249.
Island, 229, 335.
—, Verkehr der Engländer nach, 229, II. 20, 43, 132, 233 u. Anm. 1.
—, Verkehr der Hansen nach, II. 233 u. Anm. 2.
—, Verkehr der Holländer nach, II. 233.
Italien, die Italiener, die italienischen Kaufleute 3, 15, 83, II. 279.
Itzehoe, Prov. Schlesw.-Holst., 417, II. 111, 222.

Jude, Sander, Ritter, a. Köln, 22.
Juden, II. 156, 421.
Jütland, der jüt. Adel, 40, 43, 110.
Jwan III., Großfürst von Moskau, II. 262f, 265f.

K u. C.

Kabeljauwschen, Die, holländischer Parteiname, vgl. unter Holland.
Cadix, 454 Anm. 6.
Caen, Robert von, engl. Ritter, II. 22.
Kaffa, 91, 95, 96, II. 269, 280.
Calais, 74 u. Anm. 3, 270f., 378, 432, II. 19, 21.
Kallundborg, Seeland, 45.
Kalmar, Schweden, 118, 133, 143, 145, II. 215.
—, Deutsche Bevölkerung in, 26.
—, Deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26.
—, Union zu, 133f., 256, 285.
Calwen, Reiner van, a. Lübeck, 171, 187.
Calwen, Wilhelm van, a. Lübeck, 329, 334, 397, II. 524.
Cambridge, Südostengland, II. 44 Anm. 2.
Kamen, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Kamin, Prov. Pommern, II. 304.
Kampen, Niederlande, Prov. Overijssel, 21, 23, 31, 34, 45, 51, 80, 85, 281, 289, 315, 326, 425, 431, 450, 463f., 472, II. 56f., 120, 127, 144, 298f., 302, 307, 343, 443, 474, 489 Anm. 2, 497.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
Kanäle, II. 447ff.
—, Trave-Delvenau-Elbe, 139, 239, 258, 260, II. 447.
—, Wismar-Lüneburg, 258, II. 447.
—, bei Södertelge, 298.
—. Sluys-Damme-Brügge, 352, 365f., II. 343.
—, Alster-Beste, II. 447.
Karbow, Peter, a. Lübeck, 170.
Carentan, Normandie, Frankr., 470.
Karl IV., deutscher Kaiser, 32, 45, II. 269f., 454, 456f., 464.
Karl V., König v. Frankreich, 465.
Karl VI., König v. Frankreich, 78, 80, 466.
Karl VII., König v. Frankreich, 466ff., II. 33, 41.
Karl VIII., König v. Frankreich, II. 141.
Karl der Kühne, Herzog v. Burgund, 473, II. 41f., 51f., 88, 101ff., 112ff., 116, 120f., 123, 125f., 133, 136, 227ff., 493ff., 499.
Karl, Herzog v. Guienne, II. 116.
Karlson Wasa, Kettil, Bischof von Linköping, II. 212.
Casimir III. d. Große, König v. Polen, 32, 93, II. 270.
Casimir IV., König v. Polen, 472, II. 103, 117, 148, 155f., 161, 163f, 183, 253, 261, 492.
Casimir VI., Herzog v. Pom.-Stettin, 234.
Castorp, Heinrich, a. Lübeck, 396, II. 40, 52, 120, 122, 138, 187ff., 215, 218, 493, 497, 524.
Katalonien, 83, 462.
Katharine, von Pommern, Mutter König Christophs v. Dänemark, 303.
Caxton, William, Gouverneur der Merchant Adventurers in den Niederlanden, II. 39, 47.
Keddeken, Franko, Dr., Propst von Thourout, II. 14, 18.
Kent, Grafschaft, Südostengl., II. 23.
Kent, Thomas, Dr., Engländer, II. 23, 27, 33, 45.
Champagne u. Brie, Messen dort, 9, 11, 15, 470.
Cherbourg, Normandie, Frankreich, 470.
Christian I., Graf von Oldenburg, König von Dänemark, 341ff., 435f., 472, II. 21, 24, 28f., 32, 38f., 43, 96, 103, 117, 119, 167ff., 179ff., 187, 195ff., 210ff., 487, 490f., 495.
Christoph, Herzog v. Baiern, König von Dänemark, 303ff., 309ff., 327ff., 337f., 340, 434f., II. 20, 158, 252, 482f.
Kiel, 208, II. 219, 301.
Cirksena, Edzard, Häuptling von Greetsiil, 374, 392f.
—, Ulrich, Häuptling von Greetsiil, 393, 412, II. 200.
Claus, Graf von Holstein, 44.
Klepping, Andreas, a. Dortmund, II. 523.
Kletzeke, Johann, a. Hamburg, 235f.
Clingenberg, Johann, a. Lübeck, 376, II. 14.
Klockener, Freibeuter der wend. St., 232, 247, II. 176.
Knut, Bischof von Wiborg, II. 39.
Knutson, Karl, Reichsmarschall, dann König v. Schweden, 299, 302f., 309,

312, 339 ff., II. 33, 167, 170, 174 f., 180 f., 183, 212 f., 215 ff., 220, 222.
Coburg, Fürstenzusammenkunft in, II. 487.
Kock, Reimar, lüb. Chronist, II. 120.
Coesfeld, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Coesfeld, Goswin van, Schreiber des hans. Kontors zu Brügge, 421 f., II. 400, 493, 524.
Kogge, Martin, a. Danzig, II. 163.
Kokenhusen, Livland, II. 303.
Kolberg, 230, 433, II. 129, 177, 301, 304, 483 f.
—, Sülzherren in, II. 519.
—, Marienkirche in, II. 536.
Colchester, Südostengl., 58, II. 36, 44 Anm. 2.
Colmann, Johann, a. Lübeck, 317.
Köln, 22, 58, 85, 266, 268 f., 278, 282, 286, 289, 363, 386, 405 ff., 422, 424, II. 10, 14, 19, 28 ff., 36 ff., 40 f., 44, 46, 48 f., 53, 56, 57 ff., 65, 69 f., 75 ff., 84, 87 ff., 96 f., 100, 104 f., 110, 112, 120, 124 ff., 136 ff., 149, 198, 229, 276, 283, 300, 302, 441, 454 f., 480, 495 ff., 502 f., 505.
—, Konföderation zu, 40, 43, 52, 109, 112 f., II. 290 f.
—, Englandfahrer in, II. 36, 48, 59 u. Anm. 4, 94, 425.
—, Fraternitas danica in, II. 424.
—, Nürnberger in, II. 272.
—, Lombarden in, II. 420.
—, Universität in, II. 532 f.
Commines, Philipp de, franz. Chronist, II. 102.
Kompaß, II. 364.
Königsberg, II. 150 f., 160, 163, 165, 176 ff., 193, 195, 301, 303.
—, Großschefferei des Ordens in, 176, II. 149.
Konitz, Prov. Westpreuß., II. 162.
Konstantinopel, 91, II. 279.
Konstanz, II. 271, 298.
Kontore, hansische, im allgemeinen, II. 390 ff.
—, Siegel der, II. 395.
—, Inventar der, II. 395 Anm. 4.
—, Beamte der, bes. die Schreiber, II. 400 f.
—, Schoß der, II. 401 f.
Kontor, Hansisches, zu Brügge, 12, 19, 79, 85 ff., 104, 165, 169 f., 186, 195, 232, 243, 282, 305, 350 f., 362, 366 ff., 372 f., 382, 390, 394 ff., 420 f., 424, 456 ff., 468 f., II. 51, 54 f., 62 ff., 70, 73, 75 ff., 81 ff., 86 ff., 106, 121, 138, 141, 143 f., 331, 335 f., 358, 377, 391 ff., 396 f., 401, 404 f., 408 ff., 412 ff., 420.
Kontor, Hansisches, zu Brügge, Schoß daselbst, 368, 397, II. 67 ff., 76 ff., 85, 87 ff., 96, 98, 112, 138, 144.
—, der Hamburger zu Staveren, 267, II. 63, 391, 398.
—, der Hamburger zu Sluys, 267, II. 63, 72, 391 f., 398 f.
—, der Hamburger zu Amsterdam, 267, II. 63, 77, 391, 398.
—, Hansisches, zu London, die Gildhalle, der Stalhof, 49, 54, 57 f., 232, II. 5 ff., 11, 16 f., 19, 32, 34 ff., 44 u. Anm. 2, 128, 129 f., 138 f., 391 ff., 396 f., 401, 406, 414.
—, — Schoß daselbst, II. 36, 139.
—, Kölnisches, zu London, II. 46 ff., 137.
—, Hansisches, zu Boston, 58, 152, II. 6, 44 u. Anm. 2, 128, 130, 391 f.
—, —, zu Lynn, 58, II. 44 u. Anm. 2, 128, 391.
—, —, zu York, 58, II. 44 u. Anm. 2.
—, — Ipswich, 58, II. 44 u. Anm. 2, 130, 391.
—, — Hull, 58, II. 44 u. Anm. 2, 391.
—, — Norwich, 58.
—, — Yarmouth, 58, II. 391.
—, — Bristol, 58.
—, — Bergen i. Norw., die deutsche Brücke, 26 ff., 36, 132, 151 ff., 229, 240, 253, 331 ff., 335, 344 ff., II. 129, 173, 206 ff., 220, 231 ff., 391 ff., 398, 404, 409.
—, — Opslo, 26 f., 151, 216, 331, 334, 338, 347, II. 172, 206, 391, 394, 398.
—, — Tunsberg, 26 f., 151, 331, 338, 347, II. 172, 206, 391, 394, 398.
—, — Malmö, 26, 150, II. 205, 391, 399.
—, der Stettiner zu Malmö, II. 205, 425.
—, Hansisches zu Kopenhagen, 26, 337, II. 204, 218, 391, 399.
—, — Nowgorod, Petershof, Olafshof, Peterskirche, 10, 35 f, 102, 107, II. 238 ff., 244, 251, 255, 264, 266 ff, 391 ff., 396 ff., 400 f., 404, 408, 412.
—, Rigisch-hansisches, zu Polozk, 96 f, II. 239, 249, 267, 391, 394, 398 f., 412.
—, Preußisch-hansisches, zu Kowno, 96, II. 154 f., 194, 391, 394, 398 f.
—, preußisches, zu Wilna, II. 154.

Kopenhagen, 70 Anm. 4, 136, 141, 142, 237ff., 337, II. 204, 218.
—, Universität in, II. 225, 534.
Kopussa, Litauen, 97, 98.
Kordelitz, Johann, a. Thorn, 63, II. 522.
Korner, lüb. Chronist, 106, 123, 138, 218, 224f., 245, 255, 455,
Korsör, Seeland, 45, 305.
Köslin, Prov. Pommern, 230.
Koting, Heinrich, a. Hamburg, 397.
Courtray, Belgien, Provinz Westflandern, II. 73.
Kowno, Litauen, 92, 96, II. 154f., 165, 194.
Krakau, 89, 92ff., 399, II. 59, 80, 150, 152, 192, 271, 279, 301.
—, Nürnberger in, II. 270ff.
—, Konstanzer in, II. 271.
Kröpelin, Arnold, a. Rostock, 138f., II. 522.
Kröpelin, Hans, Ritter, 298.
Crowmere, William, Alderman v. London, II. 7.
Crull, Ludwig, a. Lübeck, 358.
Krummediek, Erich, schleswigscher Ritter, 209, 248f.
Kulm, II. 150, 165, 284, 299, 301, 303.
—, Universität in, II. 532.
Kulmerland, 180, II. 147, 157, 160.
Kurland, 104.
Küstrin, a. d. Oder, Prov. Brandenburg, II. 153.
Kyngton, Johann, Magister, engl. Kleriker, 70, 72.

L.

La Hogue, Normandie, Frankr., 470.
Landsberg, a. Warthe, Prov. Brandenburg, II. 153.
Landskrone, am Sund, Schonen, 229, 238f.
Langejohann, Peter, a. Wismar, II. 199, 517, 523.
Langenbeck, Dr., a. Hamburg, II. 338.
Lannoy, Gilbert de, flandr. Ritter, 96, 174 Anm. 5, II. 271.
Lappland, Die Lappen, 141.
Laredo, Nordspanien, 454.
—, Kaufleute aus Piacenza in, 454.
La Rochelle, 400, 441ff., 449, 451, 455ff, 470, II. 335.
—, Hansen in, 445, 451ff., 455, 459f., 463.
La Rochelle, Spanier in, 441, 443f., 460.
—, Fläminger in, 443.
Läsö, dän. Insel, 232, 316.
Lastadie, II. 341.
Laxmann, Johann, Erzbischof von Lund, 313, 319.
Leerort, Ostfriesland, 375, 393, 413.
Leeuwarden, Niederlande, Provinz Friesland, 425.
Leiden, Niederlande, Provinz Süd-Holland, 268, 319, 322, II. 84, 122, 126, 429.
Leipzig, II. 279.
Lembeck, Rittergeschlecht in Jütland, 29.
—, Klaus, auf Dorning, 213.
Lemberg, 14, 91, 92, 95f., II. 80, 269ff., 301 Anm. 2.
—, Fremde Kaufleute in, 91.
—, Messe in, 91.
—, Niederlage des Ordens in, 176.
Lemgo, Ft. Lippe, II. 302, 306, 486.
Lemsal, Livland, II. 303.
Letzkau, Konrad, a. Danzig, 178f., II. 522.
Leutschau, Karpathen, Nordungarn, 89.
Likendeeler, 160, 275, 353ff.
Limberg, Tidemann van, a. Dortmund, 12, 48.
Limburg, 369.
Limfjord, II. 203.
Lindholm, Schonen, 118, 129.
Lippe, Klaus van der, a. Stralsund, 236, 241.
Lippstadt, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Lissabon, 449, 454, 459.
—, Hans. Lieger und Kaufleute in, 416, 454, 461f.
Litauen, 89, 93, 97, II. 147, 152, 154f., 165, 193f., 238, 262f.
Livland, Liv-, Kur-, Estland, d. livländischen Städte, Orden, 72, 102, 195, 219f., 234, 248, 259, 314, 425, 433, II. 129, 147, 175, 187, 240f., 243ff., 250ff., 256, 257ff., 262ff., 266f., 284, 392, 412f., 416ff., 496.
—, Engländer in, 185, II. 2, 129, 417.
—, Hansen in, II. 257ff, 265, 443.
—, Holländer in, 185, 251, 272, 277, 439, II. 95, 236, 265, 417ff.
—, Nürnberger in, II. 277.
Lödöse, Schweden, 316, II. 215, 298.
—, Deutsche Bevölkerung in, 26.

Lödöse, Deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26, II. 298.
Lolland, Laaland, dän. Insel, 232.
Lombarden, 265, 398, II. 420 f., vgl. auch unter England, Frankreich, Niederdeutschland, Holland, Brügge, Lübeck, Köln.
London, 57 ff., 63, II. 4, 6, 26, 34 ff., 117.
—, Bischofstor in, 57, II. 11, 34 f.
—, Nürnberger in, II. 271.
Lopow, Heinrich, a. Hamburg, II. 523.
Lotsen, II. 114, 355, 364.
Löwen, Belgien, Prov. Brabant, 352.
Lübeck, 6 ff., 21, 55 f., 72, 85, 88, 98, 100, 102, 110 f., 116, 120, 127 f., 130, 137, 147, 157 f., 161, 163 ff., 184, 187 ff., 197, 203 ff., 208 f., 213, 219, 224, 226, 235 ff., 248, 258, 260 f., 299, 302 ff., 311, 324 ff., 328 ff., 335 ff., 348, 354, 357 f., 400, 406, 412 f., 416, 449, 460, 466 f., 473, II. 10, 22 ff., 33 f., 37 ff., 42, 45, 51, 70, 73, 96, 99 f., 114 ff., 120 ff., 131, 142 ff., 158, 162, 168, 171, 182 ff., 187, 189 ff., 196 ff., 202, 209, 213 ff., 218 ff., 226 ff., 237 f., 243, 251, 256 ff., 281 f., 301, 309 f., 334 f., 343 f., 392, 412, 443, 452, 457, 460, 474, 478, 488, 490 ff., 495 ff., 504, 507 ff.
—, Bergenfahrer in, 249, II. 24 f., 209 f., 424.
—, Stockholmfahrer in, 340, II. 424.
—, Nowgorodfahrer in, II. 177, 185, 215, 256, 424.
—, Rigafahrer in, II. 185, 256, 424.
—, Revalfahrer in, II. 260, 424.
—, Narwafahrer in, II. 260, 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Flandernfahrer in, II. 424.
—, Englandfahrer in, II. 424.
—, Aalborgfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Islandfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Spanienfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Paternostermacher in, II. 149 f., 176.
—, Zirkelgesellschaft in, II. 520.
—, Lieger des Ordens in, 176, II. 149.
—, Nürnberger in, II. 272, 273 f., 277.
—, Augsburger in, II. 277.
—, Holländer in, II. 419.
—, Lombarden in, II. 421.
—, Marienkirche in, II. 536.
Lüchow, Prov. Hannover, II. 457.
Lüdershausen, Prov. Hannover, II. 478.
Ludwig IV., der Baier, deutscher Kaiser, II. 452, 504.
Ludwig XI, König von Frankreich, 434, 469 ff., II. 41, 50, 52, 101 ff., 117, 120, 124, 141, 279.
Ludwig, König von Ungarn und Polen, 93.
Ludwig I., Graf von Flandern, 18, II. 71.
Ludwig II., Graf von Flandern, 20 ff., 77 ff., II. 475.
Ludwig, Pfalzgraf bei Rhein, 166.
Lund, Schonen, 112.
Lüneburg, Prov. Hannover, 7, 167, 189, 219, 226, 230, 235, 258, 299, II. 187, 198, 209, 213, 276, 283, 301, 441 ff., 447 f., 460, 477 f., 483, 488, 490, 516 f.
—, Englandfahrer in, II. 425.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, Sülfmeister in, II. 519.
—, Theodorigilde in, II. 520.
—, Universität in, II. 534.
—, Nikolaikirche in, II. 536.
Lüneburg, Johann, a. Lübeck, 105.
Lüneburg, Johann, a. Lübeck, 260, II. 171, 182, 524.
Lünen, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Lüttich, Belgien, II. 89, 97, 478, 493, 507 f.
Lynn, Ostengl., 58, 66, 122, II. 6, 26, 36.
—, Preußen-, Schonen-, Bordeauxfahrer in, 75.
—, Bergenfahrer in, 75, 152.
Lyon, Messen zu, 470, II. 279.

M.

Maastricht, Niederlande, Schonenfahrer in, II. 425.
Magdeburg, 124, 399, II. 59, 270, 301, 305, 441, 448, 457, 492, 517 Anm. 5.
Magnus, König von Schweden, 25, 27, 33 ff.
Magnus II., Herzog v. Mecklenburg, II. 229.
Mainz, II. 58, 493.
Malmö, Schonen, 42, 123, 149 f., 250, 343, 426, II. 202, 204 f., 218.
Marennes, b. Brouage, Westfrankr., 470.
Margarethe von Anjou, Gemahlin König Heinrichs VI. von England, II. 21, 50, 52, 107.

Margarethe v. York, Gemahlin Herzog Karls d. Kühnen von Burgund, II. 42.
Margrethe, Königin von Norwegen, Dänemark, Schweden, 35, 44 f., 69, 72, 108 ff., 156, 182, 204 ff.
Marie, Königin von Frankreich, 466 ff.
Marienburg, Provinz Westpreußen, 174 u. Anm. 5, 179, II. 160, 163 f.
—, Großschefferei des Ordens in, 176, II. 148 f.
—, Jahrmarkt in, II. 274.
Marsdiep, Meerenge zwischen Texel u. Nordholland, II. 79.
Marstrand, Schweden, 306, 311, 313.
Marzellus, Bischof v. Skalholt, dann Erzbischof v. Trondhjem, II. 198.
Mecheln, Belgien, 20, 81, 88, 369, 385 ff., 406, II. 60, 64, 81, 89, 120.
Meere,
Bottnischer Busen, 257.
Kaspisches Meer, 91.
Nordsee, -gebiet, 235.
Ostsee, -gebiet, -länder, 3, 6, 46, 55, 61, 74, 204, 235, 239, 248 f., 256, II. 145, 342.
Schwarzes Meer, 3, 91.
Meideburg, Johann, a. Danzig, II. 523, 532.
Mecklenburg, 109, 118 ff., 127 f., 134 f.
Memel, II. 176.
Memling, Hans, Maler, Bild: Jüngstes Gericht, II. 120.
Meppen, Prov. Hannover, Rgbz. Osnabrück, II. 306.
Merchant Adventurers, vgl. unter England.
Merseburg, Prov. Sachsen, II. 305.
Mertensson, Jesse, dän. Freibeuter, II. 183.
Messen, vgl. u. Champagne, Schonen, Frankfurt a. M., Antwerpen, Genf, Lyon, Lemberg.
Meuting, Augsburger Handelsgesellschaft, II. 278 Anm. 2.
Mewe, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 165, 187.
Michels, Gödeke, Seeräuber, 355.
Middelburg, Niederlande, Prov. Seeland, 83, 268, 272, 406, 432, II. 60, 81.
—, Engländer in, 271, 275, 432.
—, Fremde Kaufleute im allgem. in, 271, 432.
Militis, Christian, a. Hamburg, II. 522.
Minden, Westfalen, II. 302, 506.
Minden, Gerd van, a. Lübeck, 420 Anm. 4.
Moen, dänische Insel, 133, 232.
Mölln, Lauenburg, 140, II. 492.
Mongolen, 3, 92, II. 269.
Monikereede, Belgien, Prov. Westflandern, 361, II. 71.
Mont St. Michel, Normandie, Frankr., 450.
Moritz, Graf v. Oldenburg, II. 212 f.
Morkerke, Dietrich, a. Lübeck, 211.
Moskau, Großfürstentum, Stadt, II. 245, 262, 266 f., 279.
Mühlhausen, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305, 452, 474.
Münster, II. 44, 74, 120, 127, 144, 302, 306 f., 484, 488, 516.
Münze, Münzwesen, Münzprägung, Münzpolitik, in der Hanse, II. 438, 440, 455 Anm. 2.
—, in Dänemark u. Schonen, 154, 215 ff., 219, 221, 223, 227, 297, II. 439.
—, in Lübeck, den wendischen und pommerschen Städten, 154, 223, II. 304, 439.
—, in den vorpommerschen Städten, II. 438.
—, in Preußen, 181.
—, in den altmärkischen Städten, II. 438.
—, in den sächsischen Städten, II. 305, 438.
—, im Burgund. Reich, 360, 361 f., 372, 419.
Murmester, Heinrich, Dr., a. Hamburg, II. 127, 138, 523, 531.

N.

Nakskov, Lolland, sc. Lollands Ellbogen, Fischerläger dort, II. 203.
Nantes, 400, 452.
—, Hans. Lieger in, 416, 452.
Narwa, II. 240 f., 243 f., 246, 259 f., 298.
Navarra, Südfrankr., 464.
Nessau, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 153, 192.
Nestved, Seeland, Dänemark, 250.
Neubrandenburg, Meckl.-Strelitz, II. 298.
Neumark, 95, 173, 195, II. 162.
Neuß, a. Rhein, Rheinprovinz, II. 136, 230, 495.

Neustadt, i. Holstein, 208, 417, II. 111, 214, 226.
Newcastle, Nordostengl., 58, II. 44 Anm. 2.
Niebur, Johann, a. Lübeck, 106.
Niederdeutschland, die n. Städte, Kaufleute, 5, 7, 9ff., 14, 16, 149, 185f., II. 297, 339, 452ff., 461, 501.
—, Lombarden in, 265.
Niederhoff, Reinhold, aus Danzig, II. 523.
Niederlande, Die nördlichen u. südlichen (Flandern, Brabant, Hennegau, Holland, Seeland usw.), 4, 26, 370, II. 56, 501.
—, Die Merchant Adventurers in, 74.
—, Lombarden in, 265, II. 420.
Niederrhein, niederrh. Städte, Kaufleute, 12, II. 74, 307, 485, 496.
Niehus, Nordschleswig, 205, 249.
Nielsson, Olaf, Königl. Lehnsmann zu Bergen, 331ff., 343, 345, II. 169f., 172ff.
Nielsson, Peter, Bruder jenes, II. 173f.
Niklesson, Kersten, Ritter, dän. Vogt zu Wiborg, II. 242ff.
Norden, Ostfriesland, 356.
Nordfriesland, die Nordfriesen, Eiderfriesen, 205, 248, 255, II. 222, 225.
Nordhausen, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305, 452, 474, 506.
Nordheim, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 299, 302, 474.
Normandie, die Normannen, 78, 442, 465, 467, II. 23.
Northumberland, Graf von, II. 45.
Norwegen, die Norweger, Regierung, Reichsrat, 10, 23ff., 41, 45, 110, 139, 151, 227f., 253f., 257, 297ff., 327, 330ff., 343f., II. 172f.
—, Verkehr der Engländer nach, 26, 229, II. 132f., 173.
—, Verkehr der Holländer nach, 332, 434.
—, Kronlande, Schatzlande, d. h. Halogaland, Finnmarken, die Färöer, die Orkneys, Island, Grönland, 27, 229, 253, II. 39.
—, die Norderfahrer, 152, 229, 253, II. 207f., 210.
Norwich, Ostengland, II. 26.
Nowgorod, am Ilmensee, 53, 89, 101ff., 195, 243, II. 237ff., 243ff., 252ff., 259f., 262f., 265ff.
—, Holländer in, 251, II. 237.
Nowgorod, Nordländer, Gotländer in. II. 237, 242.
—, Lombarden in, II. 420.
Nürnberg, Stadt, Kaufleute, 23, 91, 311, 408, II. 94, 149, 269ff., 277ff., 487, 503.
—, Kramhandel der, II. 273ff.
—, Lübecker in, II. 275.
Nyborg, Fünen, 115, 207.
Nyköping, Schweden, 123.
Nymwegen, Niederlande, Provinz Geldern, II. 44, 56ff., 74, 78, 85, 93, 125, 297f., 302, 307, 494.

O.

Oberdeutschland, o. Kaufleute, 408, II. 59, 94, 145, 193, 269ff., 277ff., 419.
—, o. Städte, o. St.-Bünde, II. 452, 454, 457, 462, 474ff., 487, 501.
Odbrecht, Johann, a. Rostock, II. 522.
Olaf, König von Dänemark u. Norwegen, 44f., 108, 112, 114, 116f.
Öland, 312, II. 215.
Oldenburg, Grafschaft, 353, 357f., II. 168, 199.
—, Grafen von, II. 504.
Oldenzael, Niederlande, Prov. Overijssel, II. 302.
Oléron, Insel, Westfrankreich, bei La Rochelle, 441, 446, II. 335.
Opslo, Norwegen, jetzt Christiania, 122, 216, II. 298.
—, Deutsche Handwerker in, 28.
Orden, der Deutschritter in Preußen, 69, 72, 80, 84, 91, 96, 127, 134f., 140, 143, 145f., 162, 172ff., 182ff., 195, 206, 209, 214, 221, 234, 242f., 249, 307, 339, 416, II. 27, 29ff., 146ff., 156ff., 161ff., 174, 176, 178, 186ff., 191, 310f., 346, 449, 453.
—, Handel des, 22, 103, 175ff., II. 148f., 157.
Orden, der Zisterzienser, 46.
Örekrok, Seeland, Dänemark, 300, 311.
Osenbrügge, Hermann van, aus Lübeck, 39.
Osnabrück, Prov. Hannover, II. 302, 306f.
Osterburg, Altmark, II. 305.
Ostergo u. Westergo, Westfriesland, 355.
Osterhusen, Ostfriesland b. Emden, 356.

Osterlinge, die Hansen der Ostsee, 18.
Osterode, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 305.
Osthusen, Johann, Dr., Syndikus der Stadt Lübeck, II. 127, 524, 526.
Otto, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 469.
Otto III., Herzog v. Pommern-Stettin, II. 491.
Otto, Graf v. Schauenburg, II. 196, 212.
Otto, Graf von Hoya, 210.
Oxe, Peter, Ritter, 305, 310f.

P.

Paderborn, Westfalen, II. 302, 306f.
Paris, 465.
—, Universität in, II. 532.
Partenwesen, II. 351 u. Anm. 3.
Pasewalk, Pommern, II. 304.
Pawest, Bernt, a. Danzig, II. 108ff., 116, 127, 523.
Pedersson, Axel, Ritter, 305.
Pekkatel, Otto, 145.
Pelson, Johann, franz. Freibeuter, 466.
Perleberg, Mark Brandenbg., II. 304.
Pernau, Livl., 101, II. 303.
Pest, 182, 206, 225, II. 38, 260, 491.
Peter, Bischof v. Roeskilde, 29, 142. 209.
Peter II., Herzog von Bretagne, 467.
Pfahlgeld, II. 345 u. Anm. 1.
Pfundgeld, hansischer Zoll, 40, 177, 214, 222, 375, 428, II. 157f., 327, 371.
Philipot, John, a. London, 64.
Philipp VI., König v. Frankreich, 11.
Philipp der Kühne, Herzog v. Burgund, 71, 78, 80, 81, 84ff., 116, 369, 466.
Philipp der Gute, Herzog von Burgund, 263, 282f., 285f., 288, 309, 360, 366, 369f., 378, 402, 413ff., 418ff., 429ff., II. 11, 21f., 38, 41, 76, 87.
Philippa, Tochter Heinrichs IV. von England, Gemahlin König Erichs von Pommern, 69, 221ff., 232, 245.
Picardie, 442, 465.
Pleskow, Heinrich, a. Lübeck, 19.
Pleskow, Jakob, a. Lübeck, 39, 45, 63, 85, 105, 138, II. 521.
Pleskow, Jordan, a. Lübeck, 85, 130, 139, 146, 147 Anm. 1, 154, 163f., 169, 171, 187, 189ff., 197, 208f., 214, 221, 224f., 367, II. 522.
Plymouth, Südwestengland, 58.
Podiebrad, Georg, König v. Böhmen, II. 187, 490.
Poitou, Frankr., 442.
Polen, poln. Adel, 89, 92, 173, 180f., 251, II. 146ff., 152ff., 160, 186ff., 191, 279.
—, Nürnberger in, II. 270.
Polozk, Westrußland, 92, 97, II. 236, 249, 253, 260f., 267.
Pommern, II. 492.
—, Holländer in, 287, 433.
Portinari, Thomas, aus Florenz, II. 123, 134.
Portugal, 83, 442, 459, II. 142.
—, Bretagner in, 461.
—, Engländer in, 459, 462.
Posen, Stadt, II. 80.
Pothorst, Hans, hamb. Freibeuter, 464, II. 117.
Prag, Nürnberger in, II. 269ff.
Prenzlau, Mark Brandenb., II. 304.
—, Marienkirche in, II. 536.
Preußen, Ost- u. Westpreußen, das Ordensland, die preuß. Städte, der Landadel, die Bischöfe, 61, 65, 72, 92, 103, 111, 127f., 159, 175, 179, 220, 234, 250, 254, 259, 290ff., 307, 311, 314, 320, 324, 426, 433, II. 1, 22ff., 27ff., 31f., 74, 148, 151ff., 158ff., 167, 346, 392, 412, 416f., 481, 489.
—, Merchant Adventurers in, 61, 66 u. Anm. 1, 69, 71, 159, 185, 201f., 240, II. 1ff., 8ff., 15, 18, 129, 131.
—, Schotten in, 61.
—, Holländer in, 159, 185, 240, 273, 279f., 287, 427.
—, Böhmen, Ungarn, Mährer, Schlesier usw. in, II. 193.
—, Nürnberger in, II. 273ff., 277.
—, der Bund, II. 157, 159ff., 186f.
Pskow, Großrußland, 92, 105, II. 238ff., 245, 247, 249, 252f., 260, 262, 266f.
Pulvergeschütze, II. 470f. u. die Anm.
—, Büchsenmeister, II. 472.
Putbus, Henning von, Reichsdrost von Dänemark, 44, 109, 155.

Q.

Quedlinburg, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeburg. II. 301, 474.

Quettehou, Normandie, Frankreich, 470.

R.

Rapesulver, Heinrich, aus Lübeck, 164, 171, 187, 190 Anm. 3, 210 ff., 215, 225, 230, 244, 247, 250, 253, 260, 293, 300, 314, II. 522, 534 Anm. 4.
Recht, von Magdeburg, 92, 97, 99, II. 332.
—, von Dortmund, II, 332.
—, von Lübeck, 99, II. 332.
—, von Soest, II. 332.
—, Kulmer Handfeste, 99.
—, Römisches, Rechtsgelehrte, II. 322 f., 499.
Reep, Reepschläger, Reeperbahn, II. 341.
Reichsacht, II. 463.
Reichshofgericht, II. 456, 462 ff.,
Reichslandfrieden, II. 457, 461.
Rendsburg, Prov. Schlesw.-Holst., II. 214.
Rethel, Nikolaus, a. Hamburg, 392.
Reval, 99, 101, 130, 235, 248, 256, 449, II. 175, 185, 301, 512 Anm. 5.
—, Russen in, 98.
Reveshol, nördliche Einfahrt in den Kopenhagener Hafen, 238.
Reynerssoen, Mewes Peter, aus Amsterdam, II. 178.
Rheine, Westfalen, Rgbz. Münster, II. 306.
Ribnitz, Meckl.-Schwerin, 119, II. 304.
Richard II., König von England, 49, 59, 66, 68, 74.
Richard, Herzog v. York, II. 31, 33.
Riga, 8, 97 ff., 426, 449, II. 175 f., 185, 237 ff., 253, 256 ff., 260 f., 267, 301, 340, 346.
—, Gesellschaft der Schwarzenhäupter in, II. 520, 529.
—, Stellung Lübecks und der Hansen in, 98 f., II. 189, 238, 257 f., 443.
—, Russen in, 98.
Rijnck, Hermann, a. Köln, II. 137.
Ripen, Jütland, 212, II. 298.
—, Deutsche Kaufmannschaft in, 26, II. 298.
Ripenburg, Lauenburg, II. 492.
Robert III., Graf von Flandern, 16.
Roermond, Niederlande, Prov. Limburg, 326, II. 56, 299, 302, 494.
Rom, 118, II. 227.
Römer, Konrad, a. Rostock, 129.
Rönnow, Klaus, dän. Marschall, II. 216.
Roop, Livl., II. 303.
Roosebeke, Belgien, 78.
Rore, Johann de, a. Köln, 462.
Rosse, William, a. Calais, II. 127.
Rostock, 7, 93, 119 f., 130, 137, 142, 145, 151, 158, 166 f., 189 f., 205, 219, 226, 235, 245 f., 259 f., 300, 304, 325, 336, 338, 347, 460, II. 39, 171, 172, 187, 202, 206, 282, 301, 304, 343, 484, 492, 508 f., 514, 515.
—, Wiekfahrer in, 347, II. 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Rigafahrer in, II. 424.
—, Landfahrer-Krämerkompagnie in, II. 422 Anm. 1, 529 Anm. 2.
—, Universität in, II. 533.
—, Marienkirche in, II. 536.
—, Fürstenzusammenkunft in, II. 179, 491.
Rotermund, Herger, a. Bremen, 430.
Rotgers, Johann, Stadtschreiber von Hamburg, 397.
Rotterdam, 267.
Rouen, Normandie, Frankreich, 470.
Rubenow, Heinr., a. Greifswald, 146.
—, Heinrich, a. Greifswald, Enkel jenes, II. 490, 517, 521, 523, 534.
Rudolf, Bischof von Utrecht, 418.
Rügen, Insel, 257.
Rügenwalde, Prov. Pommern, 433, II. 297, 301, 304.
Rundtoft, Nordschleswig, 249.
Runö, Insel im rigischen Meerbusen, 231.
Ruprecht von der Pfalz, deutscher König, 164 f., 369.
Ruprecht, Erzbischof von Köln, II. 89, 125.
Russe, Albert, a. Thorn, II. 522.
Russell, Johann, Archidiakon, II. 127.
Russenberg, Johann, aus Lübeck, II. 25.
Rußland, die Russen, 10, 89, 98, II. 236, 238, 249, 269, 412 ff.
Rüstringen, II. 228.
Ruthe, Michel, Freibeuter der wend. St., 232.
Rüthen, Westfal. Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Ruthenien, 91 ff.

S.

Sallinwerder, Insel im Niemen, 96, 141.

Saltbommel, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302.
Salzwedel, Altmark, II. 301.
Samaiten, 141, 148, 173, II. 146, 193.
Samland, 8, 99.
Sandö, Insel nördl. v. Gotland, 231.
Sandwich, Südostengl., 58.
Saragossa, 462.
—, Kölner in, 462.
Sardinien, 462.
Sarnow, Karsten, a. Stralsund, 123. II. 507.
Sarnowitz, Kloster, westl. Putzig, Prov. Westpreußen, II. 186.
Scarborough, Nordostengl., 58.
Schalski, Johann, poln. Hauptmann in Frauenburg, II. 191.
Schauwen, Freibeuter d. wend. St., 247.
Scheele, Johann, Bischof v. Lübeck, 212.
Schievelbein, Prov. Pommern, 173.
Schiffahrt, Fluß-, II. 447 ff.
—, Genossenschaften, II. 449.
—, Weichselfahrer, II. 153, 449 f.
Schiffahrt, See-, II. 340, 384 ff.
—, in Flotten, II. 370 f.
—, Friedeschiffe, II. 371.
—, Konvoy-, II. 370.
Schiffahrtszeichen
—, Tonnen, Baken, Kapen u. a., 21, 431, II. 363 f.
—, Leuchttürme, II. 363.
Schiffe, Größe, II. 345 ff.
—, Namen, II. 351.
—, Schnelligkeit, II. 350.
Schiffsarten, II. 348 f.
—, Bartzen, II. 348.
—, Galeide, II. 119.
—, Holk, II. 348 ff.
—, Kogge, II. 348 u. Anm. 3.
—, Krake, 47, 430.
—, Krawel, 433, II. 347, 348.
—, Kreier, II. 348.
—, Leichterschuten, Bordinge, 64, II. 343.
Schiffsbau, See-, 259, 433, II. 340 ff., 350, 367, 378 ff.
Schiffsbauer, II. 341 f.
Schiffsbemannung, II. 354 ff.
—, Schiffer oder Kapitän, II. 354 f., 357 ff.
—, Schiffsvolk, -kinder, Matrosen, darunter bes. Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Koch, II. 355 ff.
—, Schiffsschreiber, II. 356.
Schlesien, II. 152, 164.
Schleswig, Herzogtum, Herzöge v. Schleswig, 43, 115, 197, 204 ff., 255, 310, II. 30, 195 ff., 212 ff., 218 ff.
Schleswig, Stadt, 207, 210 f., 213 226, 436, II. 111, 198.
Schoke, Nikolaus, a. Hamburg, 355.
Schonen, Südschweden, 29 ff., 42, 108, 110, 215, 328, 339, 441, II. 167, 202 f., 391.
—, fremde Händler auf, 60, 113, 150.
—, Engländer auf, 66, 114.
—, Holländer auf, 271 f., 276 f., II. 203.
—, Nürnberger auf, II. 272.
—, Messe auf, 29, 114.
Schoß, die Grundlage des Finanzwesens der hansischen Kontore, vgl. unter den einzelnen Kontoren.
Schottland, die Schotten, schottische Kaufleute, 61, 185, 194, 363 f., II. 13, 38, 117, 142.
—, hansischer Verkehr nach, 363.
—, Lieger des Ordens in, 176.
Schulitz, a. d. Weichsel, Prov. Posen, 94, II. 153.
Schütte, Paul, wend. Konvoyführer, 241, 248.
Schwaben, schwäbische Kaufleute, vgl. unter Oberdeutschland.
Schwabstedt, Prov. Schlesw.-Holst., 205, 213.
Schweden, die Schweden, Regierung, Reichsrat, Adel, 10, 23 ff., 116, 137, 139, 228, 232, 245, 250, 254, 256, 297 ff., 309, 312, 317 ff., 327, 339, II. 166 ff., 174 f., 179 ff., 212 f., 215 ff., 220 f., 223 ff.
—, deutsche Einwanderung in, 25.
—, Amsterdamer, Holländer in, II. 225.
Schwerin, Mecklenburg, II. 477.
—, Fürstenzusammenkunft in, II. 477.
Schwerte, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Schwerting, Gregor, a. Stralsund, 112, 129.
Scotte Johann, Ritter, Marschall v. Calais, II. 127.
Seehausen, Altmark, II. 305.
Seeland, dänische Insel, 45, 311.
Sevilla, 454.
Sibet, Häuptling v. Rüstringen, 357 ff., 374.
Sibile, Walter, a. London, 65.
Sigfried, Bischof v. Kamin, II. 483.
Sigmund, deutscher Kaiser, 95, 170 f., 186 ff., 190 Anm. 3, 195 f., 205, 207, 218, 222, 238, 244, 250, 264, 357,

369, II. 2f., 147, 239, 458f., 463, 465, 467, 502 Anm. 2, 509, 513f.
Sigmund, Großfürst v. Litauen, II. 147f., 249.
Sigurdson, Amund, a. Norwegen, 299.
Silvester, Erzbischof v. Riga, II. 261.
Sina, Johann, a. Lübeck, II. 25.
Skagen, Skagerrak, II. 31.
Skandinavien, der skand. Norden, die Skandinavier (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland), 7, 10, 24, 53, 108ff., 197, 225, 231ff., 256f., 296, 321, 326, 339ff., II. 20, 212, 347.
—, die Merchant Adventurers in, 74.
Skanör, Schonen, 24, 29f., 42, 150, 250, 426, II. 203.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203.
Slite, an der Nordostküste Gotlands; 145.
Sluys, nordöstl. Brügge am Zwijn, 71, 352, 377f., 391f., II. 71, 335.
Slyffer, Heinrich, a. Lübeck, 170.
Smolensk, Großrußland, 92, II. 253.
Söderköping, Schweden, 250.
Soest, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 44, 283, 302, 306, 448, 484ff., 509.
—, Schleswiger Brüderschaft in, II. 424.
Soldaja, Südrußland, 91, II. 269.
Sömmershavn, Schonen, 149, 426.
Sonderburg, auf d. Insel Alsen, 213.
Soubise, Westfrankr., 470.
Southampton, Südengl., 58.
Spanien, sc. Königreich Kastilien, 83, 194, 306, 316, 364f., 373, 393, 423, 442f., 455ff., 464, II. 33, 141, 142, 335.
—, hans. Verkehr nach, 453ff., 459f.
Speier, II. 58.
Springintgut, Dietrich, a. Lüneburg, II. 477, 522.
—, Johann, a. Lüneburg, II. 488, 520, 523.
Stade, Prov. Hannover, II. 111, 301, 506, 509f.
—, Ripen- u. Dänemarkfahrer in, II. 425.
Stadland, II. 228.
Städte, die niedersächsischen, Bund der, 230, II. 122f., 305f., 460, 466ff., 474, 479f., 495, 515.
—, die süderseeischen, 125, 335f., 354, II. 56, 74, 77, 93, 306, 307f., 485.
—, die wendischen, 8, 39, 42, 55f., 65, 70, 72, 93, 109f., 124, 141, 143f., 168, 191, 193, 197, 208ff., 230ff., 259, 276, 280ff., 292ff., 298ff., 305ff., 320, 323, 335f., 339ff., 375, 429ff., 437ff., II. 18, 83, 105f., 114, 119, 133f., 141, 166ff., 172, 179ff., 206ff., 216f., 309, 345f., 474, 478ff., 517.
Stargard i. Pommern, 230, II. 301, 304, 443.
—, Marienkirche in, II. 536.
Stavanger, Norwegen, 250.
Staveren, Niederlande, Prov. Friesland, 31, 51, II. 298, 302.
Steen, Tidemann, a. Lübeck, 190, 211, 223, 232f., 236, 358.
Steinburg, Schloß a. d. Stör, Prov. Schlesw.-Holst., II. 214.
Stendal, Altmark, II. 301.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, Dom u. Marienkirche in, II. 536.
Stettin, 98, 181, 189, 196, 230, II. 152, 193, 205f., 215, 284, 301, 304, 340, 443, 492, 512 Anm. 5, 513.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
—, Marienbrüderschaft zu Falsterbo, II. 425.
—, Marienbrüderschaft zu Malmö, II. 425.
—, Jakobikirche in, II. 536.
St. Jago di Compostella, Nordspanien, 441.
Stickhusen, Ostfriesland, 375.
Stiten, Klaus van, a. Lübeck, 169.
St. Malo, Bretagne, Frankr., 450.
Stock, Dr., kaiserl. Rat, 238.
Stocker, Johann, a. London, II. 24, 27f.
Stockholm, 26, 101, 118ff., 127, 130, 136f., 228, 250, 256, 298, II. 167, 181f., 212, 223ff.
—, deutsche Bevölkerung in, 25 Anm. 2, 26, II. 225.
—, deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26, 30, II. 244.
—, Amsterdamer in, II. 135.
Stolp, Prov. Pommern, 433, II. 297, 301, 304.
St. Omer, Frankreich, Artois, 350, II. 64.
Störtebeker, Freibeuter d. wend. St., 247.
—, Klaus, Seeräuber, 355.
St. Pol, Graf von, 409f., 413.
Stralen, Peter van, a. Köln, 462.
Stralsund, 7, 110f., 121, 125, 127, 130, 146, 158, 189, 206, 212, 219, 226, 236, 241, 245f., 259, 325, 336, 363, 460, II. 39, 171, 183, 198,

202, 301, 304, 340, 342, 354, 474, 488, 494, 507, 517.
—, Engländer, Schotten in, 62, 64 ff., 66 Anm. 1.
—, Marienkirche u. Nikolaikirche in, II. 536.
Strandrecht, 187, II. 374.
—, in Dänemark, 155 f., 215 f., 227, II. 374.
—, in Holland, 276, 281.
Straßburg, II. 58.
Straßen, u. Verkehr auf ihnen, II. 444 ff.
—, Schnelligkeit, II. 446 Anm. 2.
—, Befriedung der, II. 450.
—, der westöstliche Straßenzug im nördl. Europa, 7.
—, die holsteinische Landstraße Hamburg—Lübeck, 7, 29, 108, 203, 436.
—, von der Ostsee zum Schwarzen Meer, 91 f., 95 f., II. 280.
—, von Brügge nach Krakau, 92, II. 272.
— von Köln nach Frankfurt a. M., II. 275.
—, von Krakau nach Pommern, 94 f., 181 f.
—, von Lübeck nach Frankfurt a. M., II. 275.
—, Lübeck—Lüneburg—Göttingen—Frankfurt a. M., 124.
—, von Lübeck nach Nürnberg, II. 275.
—, nach Nowgorod, 101, 103 Anm. 2.
—, von Preußen über Memel nach Livland, 234 f.
Stromekendorp, Peter, a. Wismar, II. 522.
Stromer, Ulman, a. Nürnberg, II. 270.
Sture, Sten, Reichsvorsteher v. Schweden, II. 212, 222 ff.
Sture, Sven, 140, 145.
Sudermann, Heinrich, a. Dortmund, 11.
—, Hildebrand, a. Dortmund, 11.
—, Johann, a. Dortmund, 79.
—, Heinrich, a. Köln, II. 137, 523.
Sukow, Dietrich, Dr., Stadtschreiber, dann Syndikus Lübecks, II. 526.
Sund, 7, 203, 247, 281, II. 29, 370.
Sundzoll bei Helsingör, 220 f., 222, 227, 243 f., 253, 255, 300 f., 304, 318, 329, 337, II. 39, 167, 184, 226, 230.
Swendborg, Fünen, 123.
Swidrigal, Großfürst v. Litauen, II. 147, 247.
Swin, Johann, Schreiber d. hansisch. Kontors zu Brügge, II. 400.

T.

Tack, Hans, hans. Lieger i. d. Baie, 468.
Tafur, Peter, spanischer Ritter, 390.
Tana, sc. Asow, Don, Südrußl., 91, 92, II. 269 f.
Tangermünde, Altmark, II. 305, 457.
Tannenberg, Prov. Ostpreußen, 174.
Tatarei, Tataren, 91, 93, II. 262.
Telgeten, Arnd van, a. Danzig, 397.
Telgte, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Termunten, Niederlande, Prov. Groningen, 375.
Tettingen, Werner v., Oberspittler des Deutschordens, 147.
Teuerung, Hungersnot 22, 66 f., 123 f., 176, 182, 295, 316, 360 u. Anm. 2, 366 u. Anm. 3, 379 ff., 400 u. Anm. 1, II. 1, 180, 218.
Theda, Gräfin v. Ostfriesland, II. 228.
Thorleif, Bischof v. Bergen, II. 173 f.
Thorn, 91, 93 ff., 130, 178, II. 129, 150, 152 ff., 160, 163 ff., 191 f., 195, 284, 301, 303, 441.
—, St. Georgsbrüderschaft u. Gesellschaft der Kornhändler in, II. 520.
Thourout, Belgien, Prov. Westflandern, II. 73, 86.
Tief, d. neue, der rügensche Bodden, 135.
—, d. Wismarer, 127, 226, 237 ff., II. 214.
Tiel, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302.
Tiergart, Johann, Großscheffer des Deutschordens, 141, 143.
Timur Lenk, Mongolenchan, 92.
Tohopesaten, Bündnisse der Hansestädte zum Schutze der heimischen Stellung, 193, II. 97, 140, 221, 479 ff.
Tondern, Prov. Schlesw.-Holst., 205, 210, 213.
Trade, Die, das Fahrwasser vor Brest, 291.
Travelmann, Godeke, a. Lübeck, 106.
Trelleborg, Schonen, 149, 426.
Treptow a. R., Prov. Pommern, II. 301, 304.
Trondhjem, Norwegen, Deutsche Handwerker in, 28.
Tuckeswert, Johann, a. Wismar, 121.
Tünen, Detmar van, a. Lübeck, 190.
Tunsberg, Norwegen, Deutsche Handwerker in, 28.
Türken, 92, 398 f., II. 279 f., 461.
Tzewen, Erich van, a. Hamburg, 230.

U.

Uckena, Focko, Häuptling von Leer, 373f.
Ülzen, Prov. Hannover, Rgbz. Lüneburg, II. 302, 477f.
Universitäten, II. 532ff.
Unna, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Upsala, Universität in, II. 225, 534.
Urban VI., Papst, 56.
Urden, Simon van, a. Stralsund, 214, 225, II. 522.
Usqwerra, Sancho, spanischer Ritter, 457.
Utrecht, 83 Anm. 4, 266, 363, 406f., 418, II. 299, 343.
—, Das hansische Kontor in, 410f.
—, Das Kontor der Merchant Adventurers in, II. 39.
—, Bistum, 370, 411.
—, Der Bischof von, 83 Anm. 4, 411, 431.
Utrecht, Simon van, aus Hamburg, 249, 260, 374.

V.

Vaghan, engl. Ritter, II. 45.
Varna, Bulgarien, II. 148.
Vasmer, Johann, a. Bremen, II. 513.
Vechelde, Hermann van, a. Braunschweig, II. 522.
Veere, Niederlande, Prov. Seeland, 470, II. 81.
Venedig, venetianische Kaufleute, 15, 91f., 95, 186, 400, II. 17, 59, 149f., 279.
—, Der fondaco dei Tedeschi in, II. 59, 150, 275.
—, Nürnberger in, II. 272.
—, Lübecker, Breslauer, Kölner in, II. 275.
Venlo, Niederlande, Prov. Limburg, II. 494.
Vincke, Heidenreich, livl. Ordensmeister, II. 252.
Viskule, Heinrich, a. Lüneburg, 230, II. 522.
Vitalienbrüder, Die mecklenburgischen, 69 u. Anm. 1, 72, 119ff., 127, 131f., 134f., 140, 142, 145.
—, Die holsteinischen, 208, 212, 218, 232, 251.
—, Dänische, Nordische, 211, 251f.
Vivero, Nordspanien, 454.
Vlie, Fahrwasser, zwischen Vlieland u. Terschelling, II. 79.
Vockinghusen, Hildebrand, aus Lübeck, 170, II. 150.
—, Sigfried, a. Lübeck, 170.
Voet, Bartholomäus, Freibeuter der wend. Städte, 232, 241, 247, 316f., II. 30.
Voge, Nikolaus, a. Stralsund, 187.
Voge, Otto, a. Stralsund, Sohn jenes, II. 198, 490, 517, 524.
Vorrath, Heinrich, a. Danzig, 258, 285, 290, 294, 376, II. 14, 17f., 324, 520, 522.
Voss, Jakob, Danziger Freibeuter, II. 177.
Voss, Tidemann, a. Dorpat, II. 247.
Vreden, Westfalen, Rgbz. Münster, II. 307.

W.

Wadstena, Schweden, 146, 245.
Waldemar IV. Atterdag, König von Dänemark, 32ff., 41, 44.
Walsingham, Thomas, engl. Chronist, 47.
Walworth, William, Ritter, Mayor von London, 57.
Wanmate, Hermann, Schreiber des hans. Kontors zu London, II. 36, 42, 47, 128, 130f., 400.
Warberg, Halland, 45, 305, 312.
Warendorf, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Warnemünde, Meckl.-Schwerin, 133.
Warschau, II. 154, 301 Anm. 2.
Wartislaw VIII., Herzog v. Pommern-Stolp, 117, 129.
Warwik, Richard Graf von, II. 33, 38, 45, 50, 52, 101f., 104, 107.
Wasservass, Godert van dem, a. Köln, 397, 420 Anm. 4, II. 523.
Wassili I., Großfürst von Moskau, II. 242f., 245.
Wassili II., Großfürst von Moskau, II. 245, 262.
Wege, Tidemann vom, a. Thorn, II. 154, 523.
Weichselfahrer, vgl. unter Schiffahrt, Fluß—.
Weichselmünde, -mündung, 145, 178, II. 370.
Wenden, Livl., II. 303.
Wenzel, deutscher König, 174, 369, II. 464.
Wenzel, Herzog von Brabant, 20.

Werben, Altmark, II. 305.
Werl, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Werne, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Wesel, Rheinprov., II. 56ff., 85, 93, 100, 144, 298, 302, 307.
Wesel, Hermann von, a. Köln, II. 46, 48, 89, 94, 139.
—, Gerhard von, a. Köln, Sohn jenes, II. 46, 94, 139.
Westerås, Schweden, 123, II. 212.
Westfal, Arnold, Dr., Syndikus, dann Bischof von Lübeck, 397, II. 171, 174, 187f., 526.
Westfal, Johann, a. Lübeck, II. 182.
Westfalen, die w. Städte, Kaufleute, 6, 11f., 100, II. 56, 74, 77, 93, 306, 464, 485, 496.
Westhof, Heinrich, a. Lübeck, 72, 85, 87, 112, 129, 137ff., 143, 164, 189, II. 522.
Wiborg, Finnland, 228, 256, II. 241f., 252, 260.
Widinghusen, Albert, a. Hamburg, 249.
Wielinge, die Mündung der Westerschelde, 291, 406, 411, 464, II. 79, 116.
Wien, 14.
Wigen, d. Wiek, Südnorwegen, 338.
Wilhelm, der Ältere, Herzog von Braunschweig-Lüneburg, 241f., 244, II. 200, 483.
Wilhelm, Herzog von Sachsen, II. 485.
Wilhelm V., Herzog von Baiern, Graf von Holland usw., 262, 266.
Wilhelm VI., Herzog von Baiern, Graf von Holland usw., 263, 279.
Wilna, Litauen, II. 154, 194, 262.
Wilsnack, Prov. Brandenburg, Fürstenversammlung in, 328, 340, 341, II. 167, 201, 482, 487, 491.
Winchelsea, Südostengl., II. 36.
Windau, Livl., II. 303.
Wisby, 25, 33, 102, 119, 123, 130, 136f., 145, 147, 257, 340f., II. 301, 337, 392.
—, die Wisborg bei, 148, 301, 340f.
Wismar, 7, 119f., 130, 137, 142, 145, 158, 166f., 189f., 205, 219, 226, 235f., 246, 258, 299, 325, 336, 338, 460, II. 39, 171, 183, 187, 199, 202, 209, 301, 492, 508f., 514, 517.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
Wismar, Marienkirche in, II. 536.
Witebsk, Westrußlaud, II. 249, 253.
Witold, Großfürst von Litauen, 96, 97, 141, 145, 173, 214, II. 147, 155, 238f., 245.
Wladislaw I., König v. Polen, II. 189.
Wladislaw II. Jagiello, König v. Polen, 93ff., 101, 173f., 179, 214, II. 148.
Wladislaw III., König v. Polen u. Ungarn, II. 148.
Wolgast, Prov. Pommern, II. 304.
Wollin, Prov. Pommern, II. 304.
Wolmar, Livl., II. 303.
Wordingborg, Seeland, 254f.
Workum, Niederlande, Prov. Nordbrabant, II. 308.
Worms, II. 58.
Wrecht, Nikolaus, a. Danzig, II. 526.
Wulflam, Bertram, a. Stralsund, 39, 45, 138f., II. 507, 522.
Wulflam, Wulf, a. Stralsund, Sohn jenes, 111f., 114, 129, 135ff., 139, 143, 145ff., 166f., II. 507, 522.
Wunstorp, Johann, Protonotar Lübecks, II. 444.
Wymmeken, Edo, Häuptling von Rüstringen, 354.

Y.

Yarmouth, Ostengl., 58.
York, Nordostengl., II. 26.
—, Erzbischof von, II. 45.
Ypern, 14, 78, 351, II. 73, 86, 508.
—, Tuchhalle zu, 14.
Ystad, Schonen, 149, 426.

Z.

Zierixee, Niederlande, Prov. Seeland, 268, 272, 283, 319.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Zinnenberg, Bernhard von, Söldnerführer des Ordens, II. 186.
Zütfen, Niederlande, Prov. Geldern, 31, 149, II. 57, 84f., 203, 302, 307.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Zwijn, Das, Hafenbucht v. Brügge, 61, 64, 352f., 448, II. 62, 79f., 118, 334, 370.
Zwolle, Niederlande, Prov. Overijssel, 31, 425, II. 56f., 85, 144, 203, 298, 302, 307, 474.





